

VYSOKÁ ŠKOLA BÁŇSKÁ – TECHNICKÁ UNIVERZITA OSTRAVA

EKONOMICKÁ FAKULTA

KATEDRA VEŘEJNÉ EKONOMIKY

Analýza provozu a zhodnocení cestovního ruchu na Baťově kanále

Traffic Analysis and Tourism Evaluation on the Bata Canal

Student: Mgr. Elen Šoborová

Vedoucí bakalářské práce: Ing. Bc. Jiří Bečica, Ph.D.

Ostrava, 2019

Zadání bakalářské práce

Student: **Mgr. Elen Šoborová**
Studijní program: B6202 Hospodářská politika a správa
Studijní obor: 6202R055 Veřejná ekonomika a správa
Téma: **Analýza provozu a zhodnocení cestovního ruchu na Bat'ově kanále**
Traffic Analysis and Tourism Evaluation on the Bata Canal

Jazyk vypracování: čeština

Zásady pro vypracování:

1. Úvod
2. Role veřejného a soukromého sektoru na Bat'ově kanále
3. Historie a současnost Bat'ova kanálu
4. Analýza provozu a zhodnocení využití Bat'ova kanálu v cestovním ruchu
5. Závěr

Seznam použité literatury

Seznam zkratk

Prohlášení o využití výsledků bakalářské práce

Seznam příloh

Přílohy

Seznam doporučené odborné literatury:

DOBROZEMSKÝ, Václav a Jan STEJSKAL. *Nevýdělečné organizace v praxi*. 2., aktualiz. vyd. Praha: Wolters Kluwer, 2017. ISBN 978-80-7552-476-8.

FORET, Miroslav. *Cestovní ruch v regionálním rozvoji: Tourism in regional development I*. Přeložil Adam RŮŽEK. Brno: Mendelova univerzita v Brně, 2014. ISBN 978-80-7509-049-2.

PALATKOVÁ, Monika. *Marketingový management destinací: strategický a taktický marketing destinace turismu, systém marketingového řízení destinace a jeho financování, řízení kvality v destinaci a informační systém destinace*. Praha: Grada Publishing, 2011. ISBN 978-80-247-3749-2.

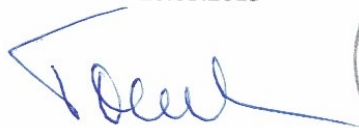
ZELENÝ, Lubomír. *Osobní doprava*. Praha: C. H. Beck, 2017. ISBN 978-80-7400-681-4.

Formální náležitosti a rozsah bakalářské práce stanoví pokyny pro vypracování zveřejněné na webových stránkách fakulty.

Vedoucí bakalářské práce: **Ing. Bc. Jiří Bečica, Ph.D.**

Datum zadání: 23.11.2018

Datum odevzdání: 10.05.2019



doc. Ing. Petr Tománek, CSc.
vedoucí katedry



prof. Dr. Ing. Zdeněk Zmeškal
děkan fakulty

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem celou bakalářskou práci, včetně příloh, vypracovala samostatně pod vedením Ing. Bc. Jiřího Bečici, Ph.D. a uvedla jsem v seznamu použité literatury všechny použité zdroje.

Ve Valašském Meziříčí dne 8. 5. 2019



.....
Elen Šoborová

Poděkování

Ráda bych na tomto místě poděkovala Ing. Bc. Jiřímu Bečicovi, Ph.D., vedoucímu bakalářské práce, za jeho cenné rady, odbornou pomoc, věcné připomínky, trpělivost a vstřícnost, kterou mi věnoval při zpracování a konzultacích této práce. Dále bych chtěla poděkovat panu Vojtěchu Bártkovi, řediteli Bařova kanálu o.p.s., za cenné rady a poskytnutí většiny dat při zpracování této práce.

OBSAH

1	ÚVOD	5
2	ROLE VEŘEJNÉHO A SOUKROMÉHO SEKTORU NA BAŤOVĚ KANÁLU V CESTOVNÍM RUCHU	7
2.1	Veřejný sektor, jeho definice a funkce	8
2.2	Partnerství veřejného a soukromého sektoru	10
2.3	Organizace působící kolem Baťova kanálu	10
2.3.1	Spolek pro podporu Pomoraví a Baťův kanál o.p.s.	13
2.3.2	DSO – Obce pro Baťův kanál a Sdružení obcí pro rozvoj Baťova kanálu	13
2.3.3	Hospodaření Baťova kanálu o.p.s.	15
2.3.4	Hospodaření DSO	20
2.4	Doprava a dopravní infrastruktura.....	23
2.4.1	Doprava a její členění.....	23
2.4.2	Vodní doprava a vodní hospodářství na Baťově kanále.....	25
2.5	Charakteristika cestovního ruchu	27
2.5.1	SWOT analýza cestovního ruchu	29
2.5.2	Porterovy generické strategie	30
3	HISTORIE A SOUČASNOST BAŤOVA KANÁLU	32
3.1	Historie Baťova kanálu.....	32
3.1.1	Vývoj za doby Tomáše Bati	32
3.1.2	Vývoj v průběhu a po II. světové válce.....	33
3.2	Baťův kanál ve 2. tisíciletí.....	34
3.3	Charakteristika plavebních komor Baťova kanálu	38
3.4	Aktivity a lodní plavby na Baťově kanále	42
3.4.1	Pravidelné plavby výletních lodí.....	42
3.4.2	Plavby pro větší skupiny	45

3.4.3	Půjčovny lodí.....	45
3.4.4	Aktivity v okolí Baťova kanálu.....	47
4	ANALÝZA PROVOZU A ZHODNOCENÍ VYUŽITÍ BAŤOVA KANÁLU V CESTOVNÍM RUCHU.....	48
4.1	Plavební komory Zlínského kraje.....	49
4.2	Plavební komory Jihomoravského kraje.....	53
4.3	Srovnání Zlínského a Jihomoravského kraje.....	57
4.4	SWOT analýza a Porterova strategie ve vztahu k Baťovu kanálu.....	61
5	ZÁVĚR	64
	SEZNAM ZKRATEK.....	70
	Prohlášení o využití výsledků bakalářské práce	
	SEZNAM OBRÁZKŮ	
	SEZNAM TABULEK	
	SEZNAM PŘÍLOH	

1 ÚVOD

Cestovní ruch je úzce spojen s turistickým průmyslem, který se stává stále významnějším odvětvím hospodářství. Prvními turisty byli patrně poutníci do vzdálených krajín, většinou vykonávali z náboženských důvodů pouť do svatých míst. Cílem byla Mekka, Santiago de Compostela nebo také Hostýn, Svatý Kopeček u Olomouce, Velehrad či Radhošť. Někteří si své zajímavé zážitky z cest zapisovali a publikovali. Putovali také cestovatelé, studenti a tovaryši. Pěší turistika se rozšířila o cestování po vodě a na kolech, k velkému rozvoji přispěla také železnice.

Dnes už se doprava stala součástí našeho bytí. Bez ní si už nedokážeme svůj život představit, neustále přepravujeme osoby i věci, a to v každé oblasti soukromého i veřejného života. Doprava se tak stala službou s ohromným zázemím podniků, společností i firem a neustálou kontrolou a plánovaným rozvojem ze strany státu. Spolupráce veřejného a soukromého sektoru podpořená činností neziskových organizací je už samozřejmostí.

Tématem bakalářské práce je analýza provozu a zhodnocení cestovního ruchu na Baťově kanále. **Cílem bakalářské práce je zhodnocení provozu a cestovního ruchu na Baťově kanále za období 2002 - 2018. Dílčím cílem je zhodnocení přijatých dotací vzhledem k rozvoji regionů u Baťova kanálu.**

K naplnění cíle bakalářské práce byla použita metoda odborné literární rešerše v oblasti související s tématem bakalářské práce, vertikální a horizontální analýza dat z Výročních zpráv Baťova kanálu o.p.s., dále komparace a syntéza sledovaných dat z více než dvacetiletého provozu kanálu a závěrečné vyvozování formou dedukce.

Práce se dělí do pěti kapitol. První kapitola je úvodem do problematiky tématu mé bakalářské práce.

Druhá kapitola představuje seznámení se s teoretickými definicemi a klíčovými slovy souvisejícími s danou problematikou. Dále popisuje teoretická východiska a definuje základní pojmy v oblasti veřejného a soukromého sektoru, veřejné správy, veřejné ekonomiky, dopravy a cestovního ruchu. Podrobněji se zaměřuje na organizace zabývající se využitím a rozvojem kanálu a jejich hospodařením v letech 2011 – 2017.

Třetí kapitola přibližuje historii vývoje vodní cesty na Baťově kanále, charakterizuje jeho současnost z pohledu běžného všedního dne plavební sezóny, která se soustřeďuje převážně na letní měsíce. Popisuje plavební komory a jejich parametry po posledních provedených

modernizacích. Zmíněn je také pohled na budoucí plánovaný vývoj a propojení s dalšími oblastmi Moravy, což obnáší vybudování dalších plavebních komor.

Čtvrtá kapitola bakalářské práce se podrobněji zabývá provozem a využitím Baťova kanálu v cestovním ruchu. Zpracovává rozsáhlá dostupná data z průjezdů jednotlivých plavebních komor v téměř dvacetiletém horizontu, zaměřuje se na počet přepravených osob podle krajů a jednotlivých plavebních komor. Srovnání je provedeno pomocí tabulek a grafů s doprovodným slovním popisem.

V závěru práce se nachází zhodnocení výsledků analýzy a možné návrhy řešení na zlepšení a zkvalitnění cestovního ruchu.

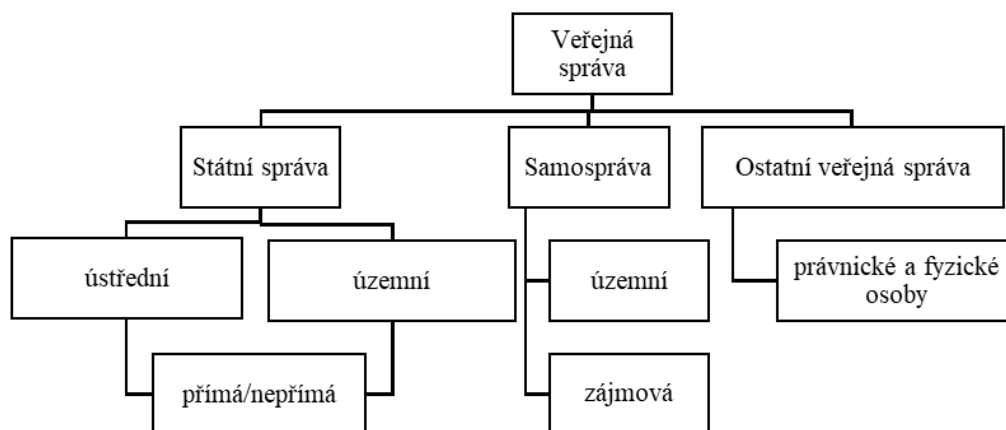
Funkční součástí bakalářské práce jsou přílohy, na které je v textu odkazováno.

Bakalářská práce je zpracována na základě platných právních norem, tedy nařízení, zákonů a vyhlášek, interních materiálů, odborné literatury, elektronických zdrojů, na které je průběžně v textu odkazováno. Tento seznam použitých zdrojů v bakalářské práci je součástí přílohy v závěru práce.

2 ROLE VEŘEJNÉHO A SOUKROMÉHO SEKTORU NA BAŤOVĚ KANÁLU V CESTOVNÍM RUCHU

Tato kapitola se zaměřuje na roli veřejného a soukromého sektoru na Baťově kanálu v cestovním ruchu. Hlavní náplní této kapitoly je seznámení se s pojmy, jako např. veřejný sektor, soukromý sektor, neziskový sektor, doprava, spolek a další. Kromě definic významných pojmů je součástí této kapitoly také vymezení základních definic vodní dopravy, která svým charakterem definuje celou podstatu problematiky Baťova kanálu. Další významnou oblastí, jíž se tato kapitola zabývá, je definice cestovního ruchu, jinak také turismu. Obsahuje obecnou SWOT analýzu a další příklad marketingové strategie.

Co si lze představit pod pojmem veřejný a soukromý sektor, zachycují následující řádky. Národní hospodářství České republiky lze rozdělit do určitých sektorů. Jedno z možných dělení zahrnuje rozdělení na veřejný a soukromý sektor. Veřejný sektor lze charakterizovat jako poskytování veřejné služby. Fungování veřejného sektoru se zajišťuje prostřednictvím veřejných prostředků, které naplňují veřejné rozpočty výběrem daní. Veřejné statky jsou zabezpečovány pro obyvatelstvo na základě neziskového principu. Soukromý sektor je rozdílný hlavně v principu zisku. Veřejný sektor tvoří veřejná správa, která se dále člení na státní správu a samosprávu.



Obrázek 2.1 Schéma veřejné správy

(Vlastní zpracování dle HORZINKOVÁ, Eva a Vladimír NOVOTNÝ, Základy organizace veřejné správy v ČR (2013))

Stát, resp. státní správa je prováděna prostřednictvím veřejné správy, neboť je neoddělitelnou a nenahraditelnou součástí státu. Dle Průchy (2012, s. 60) lze říci, že státní správa je jakýmsi

základním kamenem a jádrem veřejné správy. Schéma veřejné správy je znázorněno na obrázku č. 2.1 výše.

Existuje množství pokusů jak ze strany právníků, tak i dalších, o definici a popis veřejné správy, jak popisuje Hendrych (2014, s. 11). Z etymologického hlediska je samotný pojem „správa“ v českém jazyce odvozen ze stejného základu jako pojem právo. Dle Vrabkové (2016, s. 16) definuje výraz „spravovat“ výraz „řídít něco“. Na druhé straně dle Sládečka (2013, s. 18) je v obecném slova smyslu správa chápána jako „vědomé jednání, které vede k dosažení stanoveného cíle nebo úkolu či úmyslu. Podle Hendrycha (2014, s. 11) nelze veřejnou správu posuzovat jako jednání k naplnění cílů, tj. jen z obecného hlediska. Nicméně je nutné toto jednání definovat jako např. správní jednání v činnostech kontrolních, administrativních nebo řídicích a dalších. Veřejnou správu je proto nezbytné vymezit také z hlediska provádění zákonů a ne jen jako činnost výkonnou a nařizovací. Veřejná správa je v současné době chápána jako služba, v širším významu jako správa věcí veřejných za účasti občanů, a hlavně v jejich prospěch.

Materiální (tj. veškerá činnost věcně související s vládnutím na ústřední a místní úrovni a také poskytováním služeb) a **formální** (veškerá činnost správních úřadů jako přímých a nepřímých nositelů veřejné moci) smysl vymezení veřejné správy popisuje Pomahač (2013, s. 55). Přitom přímým nositelem veřejné moci jsou chápány orgány krajů a obcí, a nepřímým nositelem veřejné moci jsou myšleny právnické a fyzické osoby. Dle Pomahače (2013, s. 56) lze státní správu rozdělit podle subjektů, které ji vykonávají, na přímou nebo nepřímou, kdy přímou správu vykonávají správní orgány, jako jsou organizační složky státu, a nepřímou vykonávají subjekty, které k tomu byly zmocněny zákonem nebo jiným rozhodnutím.

Dalším vymezením lze **na základě principu decentralizace státní moci** ve veřejné správě rozdělit veřejnou správu na státní správu a samosprávu (viz také schéma č. 2.1 výše). Dle definice od Vrabkové (2016, s. 31) veřejnou správu vykonává samospráva pouze v případě, kdy je jí tato pravomoc svěřena zákonem. Samospráva je také zaručena na dvou úrovních. Jedná se o základní územně samosprávné celky (obce) a vyšší územně samosprávné celky (kraje).

2.1 Veřejný sektor, jeho definice a funkce

Veřejnou správu lze chápat v pojetí funkčním nebo organizačním. Ve funkčním pojetí jde o souhrn záměrných činností a úkolů zabezpečených na jednotlivých vládních úrovních

ve veřejném zájmu. Jedná se převážně o zajišťování veřejných služeb, tzv. čistých a smíšených veřejných statků. V organizačním pojetí to je souhrn institucí, které činnosti vykonávají. Mezi základní funkce veřejné správy patří funkce normativní (tj. nezastupitelnost), ochranná (zabezpečení vnitřní i vnější bezpečnosti a pořádku státu), ekonomicko-regulační (tj. usměrňování vývoje ekonomiky prostřednictvím fiskální politiky), hospodářsko-organizační (tj. přerozdělovací).

Jak již bylo uvedeno výše, lze státní správu dělit na *přímou* a *nepřímou*. Jako přímé vykonavatele státní správy lze označit organizační složky státu, resp. správní úřady a správní orgány státu. Mezi tyto lze zařadit subjekty jako je prezident, vláda, ministerstva, správní úřady s celostátní nebo omezenou územní působností, které jsou řízeny příslušnými ministerstvy nebo vládou. Do této kategorie se mohou řadit také veřejné ozbrojené sbory, veřejné neozbrojené sbory či další veřejné sbory. Tyto subjekty mohou vykonávat státní správu pouze za předpokladu, že to stanoví zákon. Státní správa je vykonávána formou dozoru. Jako příklad *veřejného ozbrojeného sboru* lze uvést Policii České republiky a příkladem *neozbrojeného veřejného sboru* je Správa požární ochrany. (Hendrych, 2012, s. 118; 2014, s. 140).

Správní úřady s celostátní působností spadají také mezi přímé vykonavatele státní správy dle Hendrycha (2014, s. 19). Tyto správní úřady jsou podřízeny ministerstvům a jsou bez pravomoci vydávat právní předpisy. Na druhou stranu jsou však důležité z hlediska kontrolní a správní funkce hlavně v oblasti sociální péče, celnictví, daní a poplatků, ochrany životního prostředí, ochrany lesů a vod, obchodu, potravinářského průmyslu. Mezi jejich funkce patří také regulace cen v oblasti telekomunikací, energetiky, dopravy atd. Podle Horzinkové, Novotného (2013, s. 41) lze vymezit ústřední orgány státní správy jako úřady s celostátní a specializovanou věcnou působností přímo podřízené vládě. V čele je vládou jmenovaný předseda, případně na návrh vlády jej jmenuje prezident republiky. Předseda úřadu nepatří mezi členy vlády, ale je odpovědný vládě. Výjimku tvoří předseda Národního bezpečnostního úřadu, který je odpovědný předsedovi vlády.

Dále existují také další subjekty, které vykonávají státní správu. Nicméně tyto subjekty nejsou ve své činnosti řízeny vládou a ani jí nejsou odpovědné. Jedná se o *správní úřady mimo soustavu státní správy*, jak uvádí Hendrych (2014, s. 138). Tyto subjekty lze chápat jako organizační složku státu. Jejich činnost je také financována z prostředků státního rozpočtu, tj. z veřejných rozpočtů. Příkladem takového subjektu je Rada České republiky pro rozhlasové

a televizní vysílání, Úřad pro ochranu osobních údajů, Nejvyšší kontrolní úřad a další. Tyto úřady jsou kompetentní hlavně k dozorové a rozhodovací činnosti, mohou udělovat sankce.

Státní správa je vykonávána také prostřednictvím územních orgánů státní správy. Tyto orgány spravují pouze danou část území. Jedná se o výkon státní správy v přenesené působnosti. Na základě dekoncentrace výkonu státní správy fungují detašovaná pracoviště. Na základě principu decentralizace fungují samostatné územní orgány státní správy. A princip delegace zmocňuje úřady územních samospráv vykonávající státní správu.

2.2 Partnerství veřejného a soukromého sektoru

V cestovním ruchu, ale i v dalších oblastech, je možné nalézt různé formy a podoby partnerství, která jsou uzavírána mezi subjekty veřejného sektoru i mimo něj, subjekty turismu i subjekty mimo turismus, s majetkovou provázaností nebo bez provázanosti, krátkodobé nebo také dlouhodobé a mnoho dalších. Partnerství veřejného a soukromého sektoru, označované také jako PPP (Public private partnership), patří mezi nejrozšířenější formu spolupráce. Soukromý sektor vytváří a realizuje služby a zboží a také motivuje k výsledkům, které přinášejí úspory a stanovenou efektivitu. Celkový koncept PPP je založen na *vytvoření konkurenčního prostředí mezi soukromými subjekty*. Hlavním problémem však zůstává nevyvážené rozložení rizik a finančních toků v neprospěch veřejného sektoru. Celkově veřejný sektor bývá chápán jako méně pružný.

Mezi základní formy public private partnership lze zařadit smluvní vztah o poskytování veřejných statků mezi veřejnou správnou a soukromým subjektem. Jedná se o čistou smluvní formu partnerství na základě písemné smlouvy. Další formou je pronájem veřejného podniku, společný podnik, koncese, licence, franchising, financování veřejné investice ze soukromých zdrojů, leasing, subvence a granty soukromým subjektům, dočasná výpomoc orgánům veřejné moci od jiného subjektu, finanční výpomoc a zapojení dobrovolníků. (Palatková, 2011, s. 157-159)

2.3 Organizace působící kolem Baťova kanálu

Jednou z organizací, která působí kolem Baťova kanálu, je právě Baťův kanál o.p.s. a Spolek pro podporu Pomoraví. Dalšími organizacemi jsou Dobrovolný svazek obcí Obce pro Baťův

kanál, působící v Jihomoravském kraji, a Sdružení pro rozvoj Baťova kanálu, působící ve Zlínském kraji. Tato kapitola tak definuje pojmy spolek, obecně prospěšná společnost a nezisková organizace, včetně charakteristiky způsobu jejich hospodaření.

Pod pojmem **neziskové organizace** si lze představit organizace, které nevytvářejí zisk určený pro své vlastníky, správce nebo zakladatele. Případný vytvořený zisk je nutné vložit zpět do rozvoje organizace k plnění jejích cílů nebo úhrady ztrát předchozích let. Samozřejmě jako každá fungující organizace naplňující své poslání potřebuje dostatek financí. Oblast finančního řízení je často podceňovanou oblastí neziskových organizací, nicméně společnost tuto oblast velmi sleduje. Obecně se předpokládá a požaduje, aby neziskové organizace fungovaly bezproblémově a efektivně. Jako efektivní společnost lze chápat takovou, která například vyvíjí činnost uznanou veřejností jako výrazně prospěšnou, zlepšuje image poskytovatele, hospodárně využívá veřejné zdroje, má dobré vztahy s místní samosprávou, a hlavně vede správné a průhledné účetnictví. Výkonnost v neziskové organizaci je spjata s lidským faktorem, kdy mají vliv kromě zaměstnanců i dobrovolníci. Za financování organizace odpovídá manažer, případně ředitel, který by měl zvládnout zpracovat finanční analýzu, jenž slouží k posouzení situace neziskové organizace obecně. Jak již bylo zmíněno, případný zisk musí být použit v neziskové organizaci na její rozvoj. Z tohoto důvodu je nutné sledovat ukazatele jako vývoj zisku, ztráty, výnosů, nákladů, včetně jejich struktury, a také velikost rezervního fondu a případnou ztrátu z minulých let. Mezi další ukazatele, které by měly být v rámci neziskové organizace sledovány, patří například vývoj počtu klientů, velikosti potřebných zdrojů, počtu zaměstnanců a dobrovolníků, vyrovnanost příjmů a výdajů atd. Finanční plánování a řízení v neziskové organizaci je poměrně složitou záležitostí. Zatímco podnikatelé jsou schopni podle statistik a údajů předchozích let odhadnout budoucí vývoj, který je důležitý pro vývoj podniku, v neziskové organizaci toto není možné. Financování neziskových organizací je závislé převážně na dotacích, grantech a darech, teprve poté jsou to také tržby z prodeje vlastních výrobků. Z tohoto důvodu je těžké predikovat budoucí vývoj neziskových organizací, neboť většinu jejich příjmů ovlivňují externí vlivy (např. politické, změny v myšlení a rozhodování dárců, konkurence atd.). (Šedivý a Medlíková, 2017, s. 93-95, 145)

Stejně jako v dalších organizacích, tak také v neziskových organizacích je základním dokumentem celkový rozpočet složený z nákladového a zdrojového rozpočtu. Rozpočet i finanční plán musí být v souladu s celkovou strategií organizace, ta se obvykle plánuje na období jednoho roku. Rozpočet je projednáván statutárními orgány organizace. Nákladový

rozpočet zahrnuje všechny výdaje, které jsou nutné k udržení chodu organizace v průběhu celého roku. Jedná se o výdaje např. na mzdy zaměstnanců, na provoz kanceláře a fungování organizace po celý rok, a další. K tomuto je nutné mít také rozpočet zdrojový, kde jsou uvedeny částky, ze kterých budou výdaje hrazeny. V tomto případě je výhodné, pokud jsou zdroje jisté, je v rozpočtu označit, stejně jako je dobré označit očekávané zdroje. Z tohoto vyplývá, že neziskové organizace mají pokryty náklady pouze na část roku a zbytek finančních prostředků musí získat v průběhu roku. (Šedivý a Medlíková, 2017, s. 95-96)

Obecně prospěšná společnost (o.p.s.) je jednou z právních forem nestátní neziskové organizace, mezi které patří například také spolky, ústavy, nadace a nadační fondy. Původní zákon č. 248/1995 Sb., o obecně prospěšných společnostech byl zrušen k 1. lednu 2014 novým občanským zákoníkem, tj. zákon č. 89/2012 Sb. Obecně prospěšná společnost je definovaná v paragrafech 146 až 150 Občanského zákoníku. Zakladatelem o.p.s. může být fyzická nebo právnická osoba a za vznik se považuje den zápisu do rejstříku obecně prospěšných společností vedených u příslušného soudu. Při vzniku musí být splněny podmínky dosahování obecného blaha, bezúhonnost rozhodujících osob, nabytí majetku z poctivých zdrojů a jeho hospodárné využívání k veřejně prospěšnému účelu. Od 1. ledna 2014 ovšem nové obecně prospěšné společnosti vznikat nemohou a stávající se musí transformovat na nadaci, ústav nebo nadační fond. Občanská sdružení se od roku 2014 automaticky mění na spolky.

Pojem **spolek** je definován v Zákoně č. 89/2012 Sb., Občanský zákoník – nový, v paragrafech 214 až 302. Spolek, jako korporace, nebo také právnická osoba společenství osob, je zakládána alespoň třemi osobami se společným zájmem. Účast ve spolku je dobrovolná a nikdo k ní nesmí být nucen nebo mu nesmí být bráněno do spolku vstoupit. Spolek slouží pouze k uspokojování a ochraně těch zájmů, ke kterým byl založen. V tomto případě se jedná o hlavní činnost spolku. Hospodářskou činnost v oblasti podnikání nebo jiné výdělečné činnosti může spolek vykonávat pouze jako vedlejší hlavní činnost a musí podporovat hlavní činnost spolku.

Založený spolek má vlastní stanovy, v případě, že se zakladatelé spolku shodnou na jejich obsahu. Stanovy pak obsahují hlavně název a sídlo spolku, účel, práva a povinnosti členů vůči spolku nebo určení statutárního orgánu. Pokud stanovy neurčí jinak, je členství vázáno na osobu člena a nepřechází na jeho právního nástupce. O přijetí členů do spolku rozhoduje orgán určený stanovami. Každý spolek vede seznam členů. Všechny otázky týkající se chodu spolku, členství ve spolku, jsou určeny stanovami. Stejně tak stanoví i organizaci spolku. V jeho čele může být statutární orgán kolektivní (tzv. výbor) nebo individuální (předseda).

2.3.1 Spolek pro podporu Pomoraví a Batův kanál o.p.s.

Dne 12. července 1993 došlo k registraci **Spolku pro podporu Pomoraví** u Ministerstva vnitra ČR. Tento Spolek byl založen s obecně prospěšným cílem, který zlepšuje čistotu vody v řece Moravě, jejích přítoků, dohlíží na účelné využívání vodní energie a regenerace břehů a nábřeží řeky Moravy, a dále také podporuje možné zesplavnění. Jako další předmět a účel vzniku Spolku na podporu Pomoraví je třeba zmínit i zvyšování hospodářské úrovně přilehlých oblastí, podporu zaměstnanosti v tradičních ale i nových oborech. Jedná se také o zlepšování přírodních a rekreačních hodnoty okolí řeky a jejích přítoků, podpora rozvoje celého regionu, včetně propagace v zahraničí, spolupráce se zahraničními partnery a mezinárodními organizacemi. Statutárním orgánem je Představenstvo Spolku pro podporu Pomoraví, které je voleno Shromážděním členů. (Batův kanál, 2019)

Obecně prospěšná společnost Batův kanál vznikla v roce 2002. Jedná se o nástupnickou organizaci Agentury pro rozvoj turistiky na Batově kanále (vznik v roce 1996). V roce 2011 se na základě změny zákona o obecně prospěšných společnostech změnil statutární zástupce z předsedy správní rady na ředitele. (Batův kanál, 2019)

V roce 2016 Batův kanál o.p.s. přebíral aktivity Spolku pro podporu Pomoraví. Spolek převedl své aktivity i finanční zůstatek pod Batův kanál o.p.s. a 13. dubna 2019 zanikl likvidací.

Mezi obecně prospěšné služby lze zařadit následující činnosti:

- Koordinace využívání svěřeného majetku, jeho pronájem a půjčování tak, aby bylo zajištěno jeho co největší využití pro cestovní ruch.
- Propagace cestovního ruchu, kulturního, přírodního bohatství.
- Iniciace a spolupráce na rozvojových projektech.
- Příprava a realizace obecně prospěšných zařízení.

Do doplňkové činnosti se řadí výroba, obchod a služby neuvedené v přílohách 1 až 3 živnostenského zákona.

2.3.2 DSO – Obce pro Batův kanál a Sdružení obcí pro rozvoj Batova kanálu

Dobrovolný svazek obcí – Obce pro Batův kanál byl založen na základě Zákona č. 128/2000 Sb., o obcích, § 46 odst. 2 písm. b) dne 25. ledna 2006. Jedná se o organizaci působící v oblasti Jihomoravského kraje, jehož členskými obcemi jsou Veselí nad Moravou, Strážnice, Petrov,

Sudoměřice, Rohatec a Hodonín. Obecně lze říci, že svazek obcí byl založen k podpoře rozvoje Baťova kanálu včetně jeho okolí, což je jedním ze společných cílů spolupracujících obcí. Dále se jedná také o ochranu společných zájmů nebo budování infrastruktury. Mezi hlavní aktivity svazku obcí lze zařadit například následující činnosti:

- Zpracování dlouhodobého strategického rozvoje mikroregionu, včetně přípravy společných záměrů a rozvojových projektů v rámci strategie rozvoje mikroregionu.
- Vyhledávání možností financování jednotlivých projektů, získávání grantů z veškerých soukromých a veřejných zdrojů, zprostředkování kontaktů a spolupráce s dalšími podobnými organizacemi.
- Realizace rozvojových projektů a prosazování zájmů.

Svazek obcí může vykonávat také vedlejší doplňkovou činnost, která však musí vycházet z hlavního předmětu svazku. Území DSO je velmi atraktivní pro turisty, neboť se na jeho území nachází řada historických památek a přírodních zajímavostí, tras pro cyklisty i pěší a jsou organizovány kulturní a společenské akce. (Dobrovolný svazek obcí Obce pro Baťův kanál, 2019; Baťův kanál, 2019)

Obdobnou organizací působící však na území Zlínského kraje je **Sdružení pro rozvoj Baťova kanálu**. Sdružení spolupracuje s Odborem rozvoje Krajského úřadu Zlínského kraje a mezi jeho nejdůležitější aktivity lze zařadit hlavně budování infrastruktury (např. přístaviště, cyklostezky). Činnost tohoto sdružení je po finanční stránce podpořena financemi z rozpočtu Zlínského kraje, Ministerstvem pro místní rozvoj a Evropským fondem pro regionální rozvoj. V současné době je sdružení tvořeno 16 obcemi. Jedná se o Kroměříž, Hulín, Strážovice, Kvasice, Bělov, Žlutavu, Otrokovice, Napajedla, Spytlhněv, Babice, Huštěnovice, Staré Město, Uherské Hradiště, Kunovice, Kostelany nad Moravou a Uherský Ostroh. (Sdružení pro rozvoj Baťova kanálu, 2019)

Důvodem vzniku obou DSO byly investiční akce. V první fázi se jednalo o výstavbu cyklostezky, poté následovaly přístavy a dnes je dokončován povodňový systém. Na hladinu jsou umísťována čidla, která lze kromě měření vodního sloupce využít formou městského rozhlasu a upozornit třeba na blížící se změnu meteorologických podmínek. Tyto speciální amplióny je možné ovládat i jednotlivě a předávat zvukové zprávy v přesně určené oblasti.

Mezi další založené spolky jsou **Sdružení pro rozvoj Baťova kanálu, z.s.** (založeno 20. prosince 2016 ve Zlíně) nebo „**Za rozvoj Baťova kanálu**“ (spolek s datem vzniku 1. ledna 2014, Spytihněv) a mnohé další, které však nemají na provoz kanálu vliv.

2.3.3 Hospodaření Baťova kanálu o.p.s.

Baťův kanál o.p.s. byl založen na základě rozhodnutí správní rady nadačního fondu Agentura pro rozvoj turistiky na Baťově kanále dne 3. května 2001 ve Veselí nad Moravou. Toho dne byla také sepsána zakládací listina. Společnost byla dne 23. ledna 2002 zapsána do rejstříku obecně prospěšných společností vedených krajským soudem v Brně a zahájila svou činnost. Zakládací listina byla notářkou JUDr. Vladimírou Zachovalou dvakrát měněna (v roce 2007 se upravoval způsob delegace osob do správní a dozorčí rady a měnil se i počet členů, v roce 2011 se změnil statutární zástupce z předsedy správní rady na ředitele). (Baťův kanál, 2019)

Mezi předmět činnosti a účel vzniku Baťova kanálu o.p.s. lze zařadit následující činnosti:

- Koordinace a využívání svěřeného majetku, jeho pronájem a půjčování.
- Propagace cestovního ruchu, kulturního, přírodního bohatství.
- Inicie a spolupráce na rozvojových projektech.
- Příprava a realizace obecně prospěšných zařízení.
- Zprostředkování služeb.
- Poskytování technických služeb.
- Vydavatelské a nakladatelské činnosti.
- Specializovaný maloobchod.

Baťův kanál o.p.s. jako účetní jednotka, která nemá hlavní předmět činnosti podnikání, vede podvojné účetnictví podle vyhlášky č. 504/2002 Sb, kterou se provádějí některá ustanovení zákona č. 563/1991 Sb. o účetnictví ve znění pozdějších předpisů pro účetní jednotky, u kterých hlavním předmětem činnosti není podnikání, pokud účtují v soustavě podvojného účetnictví. Účtování musí být v souladu se zákonem i s Českými účetními standardy. Dle informací uvedených ve výročních zprávách je drobný dlouhodobý majetek s pořizovací cenou 3 tisíce až 40 tisíc Kč účtován na účet 028 a také je proveden odpis ve výši 100 %. Opravné položky nejsou vytvářeny, stejně tak rezervy. Časové rozlišení je účtováno pouze u dohadných položek (jedná se o náklady, které věcně a časově souvisí s účetním obdobím). Ostatní účetní metody jsou pak stanoveny zákonem. Účetní období je shodné s kalendářním rokem.

Statutárním orgánem Bařova kanálu o.p.s je ředitel jmenovaný správní radou. Současným **ředitelem** je od roku 2002 Vojtěch Bártek. Funkce ředitele je vykonávána ve smluvním poměru a ředitel také nesmí být členem správní ani dozorčí rady. Správní rada má šest členů, stejně jako dozorčí rada, která je kontrolním orgánem. V čele správní rady stojí **předseda**, kterým je v současnosti Bc. Roman Hanák (od roku 2007). Mezi členy **správní rady** patří Ing. Irena Brabcová, Mgr. Ladislav Ambrozek, Bc. Roman Hanák, Ing. Jan Nečas, Ing. Stanislav Blaha a JUDr. PhDr. Petr Kolář, Ph.D. Mezi funkce správní rady lze zařadit např. schvalování rozpočtu, účetní závěrky a výroční zprávy, rozhoduje také o zrušení obecně prospěšné společnosti, o likvidátorovi. Dbá na zachování účelu, pro který byla obecně prospěšná společnost založena. **Dozorčí rada** se skládá z následujících členů: Bronislava Mašatová, Mgr. Vít Tomašík, Ing. Hana Příleská, Mgr. Vlastimil Jansa, Bc. Michal Doležel a Bc. Eva Mlýnková. Všichni členové jsou voleni v souladu s pravidly uvedenými v zakládací listině společnosti. Mezi funkce dozorčí rady patří například přezkoumávání účetní závěrky a výroční zprávy, minimálně jednou ročně je povinna podat zprávu řediteli a správní radě o výsledcích své kontrolní činnosti, je oprávněna nahlížet do účetních knih i jiných dokladů, svolává mimořádná jednání správní rady. (Bařův kanál, 2019)

Tabulka 2.1 Náklady, výnosy a hospodářský výsledek Bařova kanálu o.p.s. v letech 2011-2017

v tis. Kč	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Výnosy	2 724	2 588	1 355	1 733	1 539	1 578	1 701
Náklady	2 569	2 830	1 396	1 588	1 543	1 731	1 589
Hospodářský výsledek	156	-241	-42	144	-4	-153	113

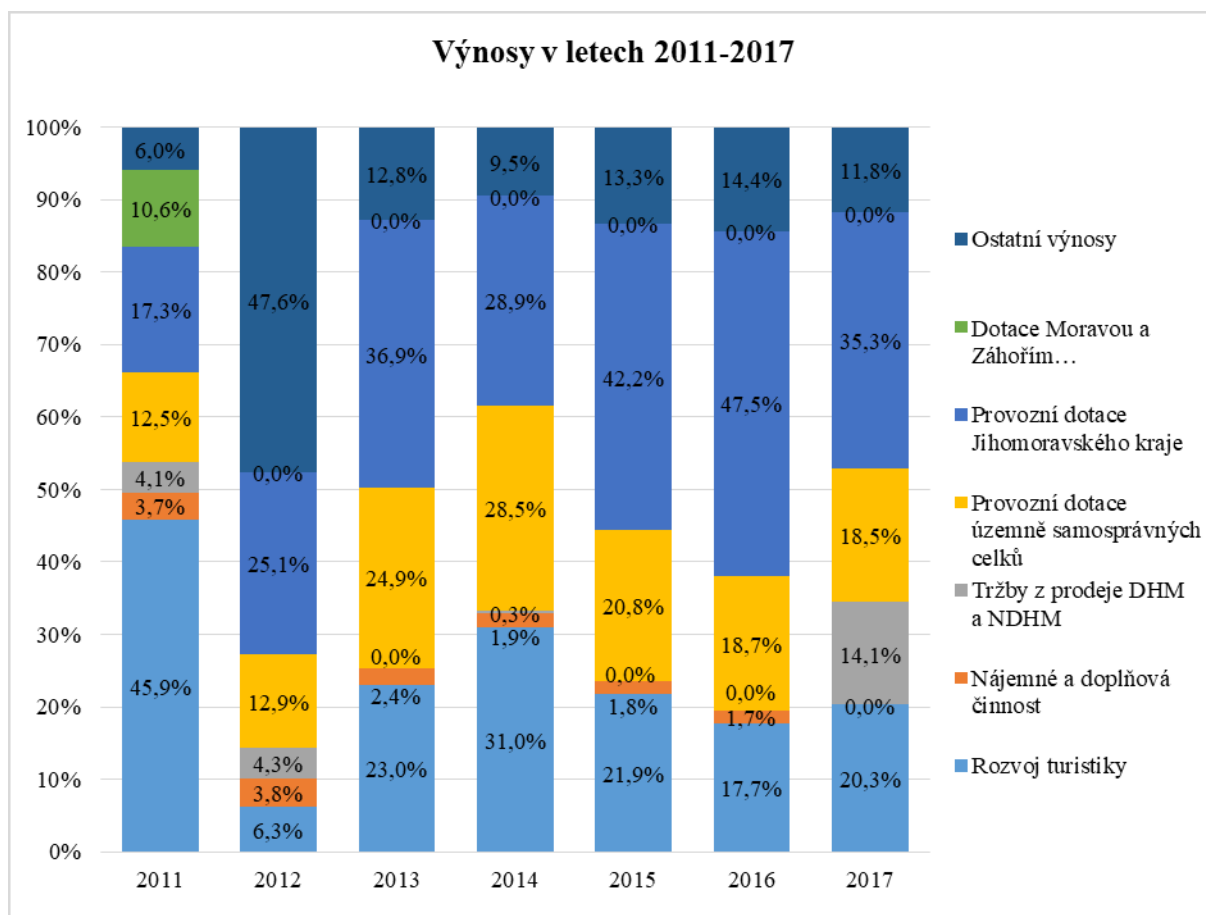
(Vlastní zpracování na základě Výročních zpráv za roky 2011 až 2017)

Předchozí tabulka č. 2.1 zachycuje vývoj nákladů, výnosů a hospodářského výsledku Bařova kanálu o.p.s. v průběhu let 2011 až 2017. Stejně hodnoty jsou zachyceny graficky v příloze IV. Téměř dvojnásobné výnosy v letech 2011 a 2012 oproti dalším rokům způsobila administrace evropských projektů, dále zaplacení a následné přeučtování nájmů včetně energií soukromým subjektům. Od roku 2013 do roku 2018 se výnosy pohybují v závislosti na návštěvnosti a pomalu rostou dle inflace a zvyšování mezd.

Organizování a řízení pravidelných koordinačních jednání v provozních věcech, ve věcech údržby probíhalo ve spolupráci Bařova kanálu o.p.s., Povodí Moravy s.p., Ředitelstvím vodních

cest, provozovateli plaveb a zástupci státní správy a místní samosprávy. Dále probíhala spolupráce se Spolkem pro podporu Pomoraví. S tím souvisí také financování provozu Baťova kanálu.

Největší podíl na výnosech Baťova kanálu o.p.s tvoří **provozní dotace od Jihomoravského kraje a územně samosprávných celků** (ze Zlínského kraje). Jedná se o přibližně jednu třetinu celkových výnosů v případě provozní dotace z JMK (v závislosti na daném roce). Tato dotace je poskytována převážně na provozní náklady, příkladem mohou být mzdy. Dotace z JMK tvoří podstatně větší část výnosů, které jsou poskytovány na provoz Baťova kanálu o.p.s. Finanční prostředky ze Zlínského kraje jsou poskytovány především formou provozní dotace přímo od obcí, které jsou v okolí Baťova kanálu.



Obrázek 2.2 Graf rozložení výnosů Baťova kanálu o.p.s. v letech 2011 - 2017

(Vlastní zpracování na základě Výročních zpráv za roky 2011 až 2017)

Dalším významným zdrojem finančních prostředků jsou rozvoj turistiky, turistické známky, propagační materiály a publikace. Jako další zdroj příjmu lze zařadit také provozní dotace JMK na výstavu veteránů, tržby z prodeje majetku, zúčtování fondů, výnosy z doplňkové činnosti –

nájemné, a další. Stejně jako v roce 2013 došlo k poklesu výnosů, došlo také k poklesu nákladů, přičemž od téhož roku dochází k mírným nárůstům i poklesům.

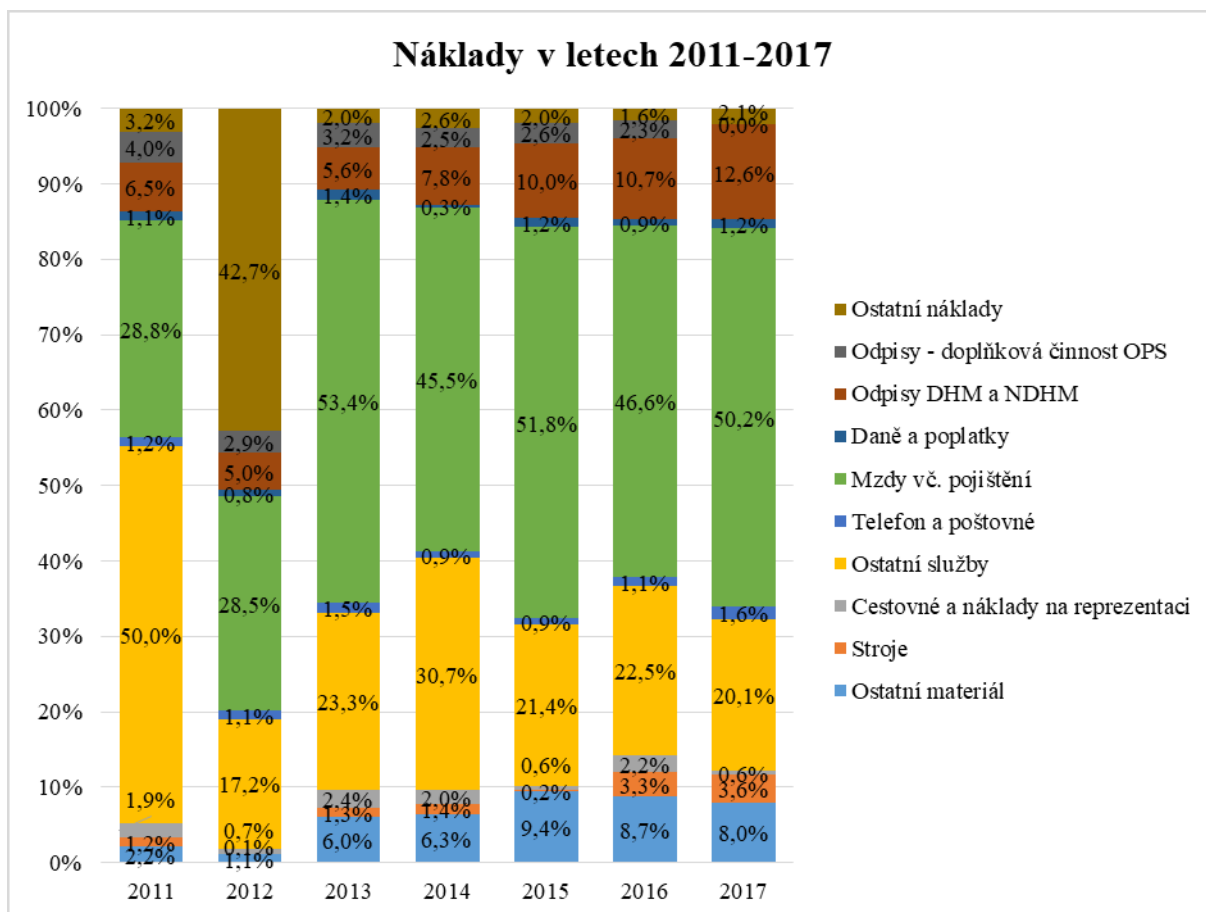
V roce 2017 byla činnost organizace podpořena dotací z rozpočtu Jihomoravského kraje ve výši 600 tisíc Kč, dále dotací z DSO Obce pro Baťův kanál ve výši 200 tis. Kč. Sdružení obcí pro rozvoj Baťova kanálu a vodní cesty na řece Moravě požadovalo činnosti za přibližně 184 tis. Kč. Aktivita v hodnotě 105 tis. Kč podpořilo formou dotací a grantů město Veselí nad Moravou a Uherské Hradiště udělilo dotaci ve výši 10 tis. Kč. Ve srovnání s rokem 2016 došlo ke změnám v poskytování dotací a grantů. V roce 2016 získal Baťův kanál o.p.s. dotaci na podporu činnosti od Jihomoravského kraje ve výši 895 tis. Kč, přičemž 600 tis. Kč bylo určeno na mzdové náklady. Na podporu a propagaci výstavy veteránů v přístavu byla určena částka 150 tis. Kč. V roce 2015 byla částka na činnost Baťova kanálu o.p.s. z rozpočtu Jihomoravského kraje ve výši 825 tis. Kč, dotace z DSO Obce pro Baťův kanál ve výši 180 tis. Kč a z grantů města Veselí nad Moravou obdržela částku ve výši 70 tis. Kč. V roce 2017 došlo také k výnosům z tržeb za prodej majetku. Jednalo se o prodej lodi Korálka.

Náklady Baťova kanálu o.p.s. jsou spojeny hlavně s provozní činností. Obrázek č. 2.3 níže zachycuje grafické rozložení nákladů organizace v letech 2011 až 2017. Největší podíl nákladů tvoří mzdové náklady a pojištění (přibližně 50 % celkových nákladů, v letech 2011 a 2012 je to pouze 28 % procent, díky téměř dvojnásobným výnosům v daných letech, objem mezd zůstává v obdobné absolutní výši i v následujících letech). Lidské zdroje jsou tvořeny ředitelem a projektovým manažerem v jedné osobě, referentkou administrativy a cestovního ruchu. Celkem má tedy organizace 2 stálé zaměstnance. Dalšími zaměstnanci jsou externisté - ekonomka, mzdová účetní a právník. V roce 2017 došlo ke změnám ve správní radě, kdy předsedou správní rady byl zvolen Bc. Roman Hanák. Změny proběhly také ve složení dozorčí rady, jak již bylo zmíněno výše.

Další významnou položkou nákladů jsou ostatní služby, které tvoří přibližně 20 % celkových nákladů. Do položky ostatní náklady spadají náklady jinde nezařaditelné. Náklady na cestovné, na reprezentaci, telefon, poštovné zaznamenaly největší nárůst v roce 2016. Tato skutečnost byla zapříčiněna účastí na prezentaci na veletrhu cestovního ruchu Region Tour Expo Trenčín 2016. Větší položkou jsou také odpisy. Jedná se o odpisy dlouhodobého nehmotného majetku a hmotného investičního majetku, a odpisy doplňkové činnosti OPS (s výjimkou roku 2017).

Mezi hlavní činnosti Baťova kanálu o.p.s. patří například:

- Koordinační činnosti a podíl na rozvoji plavby a řízení provozu Baťova kanálu.
- Informační centrum Baťova kanálu.
- Odemykání Baťova kanálu.
- Propagační materiál.
- Destinační management.



Obrázek 2.3 Graf rozložení nákladů Baťova kanálu o.p.s. v letech 2011 - 2017

(Vlastní zpracování na základě Výročních zpráv za roky 2011 až 2017)

V jednotlivých letech se činnosti mohou lišit. V roce 2015 patřilo mezi činnosti Baťova kanálu o.p.s. také stavba rekreačního přístavu Petrov, výstava traktorů Svoboda, Výstava Baťova kanálu v Senátu ČR, nový lodní motor na loď Ad Fontes, projekt Propagace Baťova kanálu 2015 a spolupráce na projektech. V roce 2016 se jednalo o následující činnosti – obslužné sloupky v přístavech a přístavištích, plovoucí cirkus LeGrace, výstava veteránů v přístavu,

konference Bařův kanál, model Výklopníku, fotosoutěž, cykloleták, zrušení Spolku na podporu Pomoraví. V roce 2017 to byly tyto činnosti: LeGrando, vysílání Dobrého rána s ČT z Bařova kanálu, autosalon, host Lucie Výborné, JazzBoat, rozšíření spolupráce se Zlínským krajem, Povodím Moravy, s.p., ŘVC ČR a podnikateli, příprava na výročí 80. let Bařova kanálu.

Do **koordinačních činností a podílu na rozvoji plavby a řízení provozu Bařova kanálu** se řadí činnosti, které souvisí s následným rozvojem Bařova kanálu, ať už se jedná o plánované kulturní nebo investiční akce. V současné době je hlavním koordinačním subjektem při rozvoji turistické plavby na Slovensko. Bařův kanál o.p.s se podílí na přípravě investičních akcí, které jsou připravovány Ředitelstvím vodních cest ČR. Dále také spolupracuje s provozovateli služeb na Bařově kanálu týkajících se převážně vzájemné výměny informací, propagace a přípravy rozvojových projektů nebo turistických produktů. Organizace také poskytuje odborné konzultace a vedení vysokoškolských kvalifikačních prací.

V rámci **Informačního centra Bařova kanálu** je poskytování personálního zajištění. Jedná se převážně o organizování nejrůznějších akcí, včetně zajištění propagace, např. Odemykání Bařova kanálu v Uherském Hradišti, Napajedlech a Veselí nad Moravou. Propagace Bařova kanálu je zajišťována také v obecné rovině, kdy dochází k distribuci propagačních materiálů, aktualizaci webových stránek, zajištění komunikace s médii. Dalšími akcemi na propagaci Bařova kanálu v roce 2017 byly např. vysílání Dobrého rána s Českou televizí nebo host Lucie Výborné. Také byl vydán propagační materiál určený pro veletrhy, turistická informační centra a další zájemce. Za podpory dotace z Jihomoravského kraje proběhl v roce 2017 Festival Den kultury na Bařově kanále, jehož součástí byl cirkus na vodě – **LeGrando**, a projekt **JazzBoat**, hudební akce přímo na palubě osobní lodi.

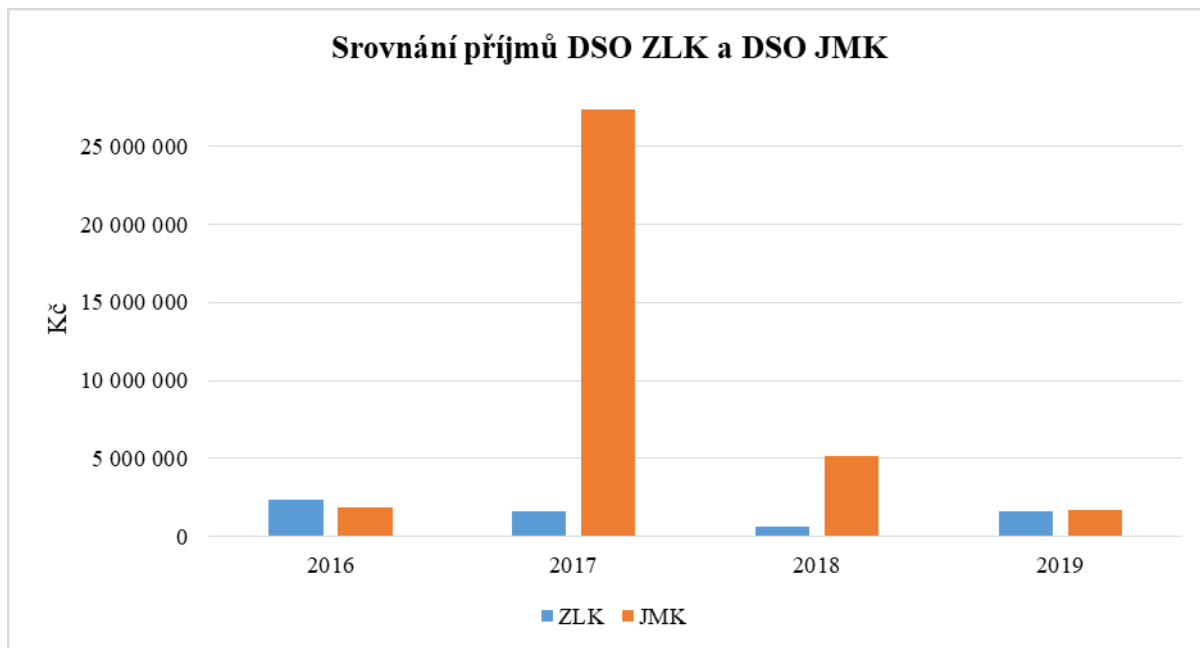
(Výroční zprávy Bařova kanálu o.p.s. z let 2011-2017)

2.3.4 Hospodaření DSO

Dobrovolný svazek obcí je definován zákonem č. 128/2000 Sb., o obcích. Kromě definice dobrovolného svazku obcí tento zákon také popisuje hospodaření. DSO jako právnická osoba vede účetnictví podle zákona o účetnictví. Každoročně si nechává zpracovat přezkoumání hospodaření DSO za uplynulý rok od příslušného krajského úřadu (v tomto případě se jedná o Krajský úřad Zlínského kraje a Krajský úřad Jihomoravského kraje) nebo zadá přezkoumání

auditorovi. Náklady spojené s přezkoumáním hospodaření jsou hrazeny z vlastních finančních prostředků rozpočtu.

Na následujícím Obrázku č. 2.4 je zachycen vývoj příjmů za DSO Sdružení pro rozvoj Baťova kanálu (Zlínský kraj) a DSO Obce pro Baťův kanál (Jihomoravský kraj) v průběhu let 2016 až 2019.



Obrázek 2.4 Srovnání výše příjmů DSO Sdružení pro rozvoj Baťova kanálu a DSO Obce pro Baťův kanál v letech 2016 až 2019

(Vlastní zpracování na základě dat ze Závěrečných účtů a Rozpočtových výhledů 2016-2019)

Při srovnání je patrné, že více finančních prostředků plyne do rozpočtu DSO Obce pro Baťův kanál. Příjmy obou DSO jsou složeny z přijatých transferů od obcí a krajů v rozdělení na investiční a neinvestiční.

Stabilním příjmem rozpočtů DSO jsou transfery od jednotlivých obcí, z nichž každá přispívá v různé výši. V tabulce č. 2.2 níže je uveden příspěvek jednotlivých obcí za rok 2016, který se odvíjí od počtu obyvatel jednotlivé obce. Obce v Jihomoravském kraji přispívají do rozpočtu DSO výrazně více než obce Zlínského kraje. Za každého obyvatele odvádějí 20 Kč ročně, zatímco ve ZLK to je pouhých 5 Kč, odvádějí tedy čtyřikrát více.

Tabulka 2.2 Přehled členských příspěvků členských obcí DSO Obce pro Baťův kanál a DSO Sdružení pro rozvoj Baťova kanálu v roce 2016

2016	Člen sdružení	Členský příspěvek		
DSO Obce pro Baťův kanál	Sudoměřice	24 840 Kč		
	Petrov	26 480 Kč		
	Hodonín	494 940 Kč		
	Strážnice	111 680 Kč		
	Veselí nad Moravou	225 660 Kč		
	Rohatec	70 400 Kč		
	Celkem	954 000 Kč		
DSO Sdružení pro rozvoj Baťova kanálu	Člen sdružení	Členský příspěvek	Člen sdružení	Členský příspěvek
	Babice	8 670 Kč	Napajedla	36 165 Kč
	Bělov	1 595 Kč	Otrokovice	89 665 Kč
	Hulín	34 910 Kč	Spytihněv	8 545 Kč
	Huštěnovice	5 060 Kč	Staré Město	33 595 Kč
	Kostelany nad Moravou	4 640 Kč	Střížovice	1 335 Kč
	Kroměříž	145 750 Kč	Uherské Hradiště	125 535 Kč
	Kunovice	27 480 Kč	Uherský Ostroh	21 735 Kč
	Kvasice	11 070 Kč	Žlutava	5 610 Kč
	Celkem		561 360 Kč	

(Vlastní zpracování na základě dat ze Závěrečných účtů a Rozpočtových výhledů 2016-2019)

Výdaje kopírují příjmy dobrovolných svazků (tabulka 2.3). V obou krajích se v roce 2016 stavěly cyklostezky. Jihomoravský kraj v letech 2017 a 2018 investoval dále do cyklostezek na trase Veselí nad Moravou – Hodonín, realizoval vybudování preventivního protipovodňového systému (dotace 17,1 mil. Kč z Operačního programu Životní prostředí). Své investice v roce 2018 částečně financoval úvěrem. Zlínský kraj v těchto letech neinvestoval. V roce 2019 JMK hodlá pokračovat ve stavbě cyklostezek, ZLK bude nakupovat majetek. Provozní výdaje zajišťují mzdové náklady (1 zaměstnanec v hlavním pracovním poměru, dohody pro externí zaměstnance), služby, pojistné a cestovné.

Tabulka 2.3 Provozní a investiční výdaje DSO v tis. Kč

	2016		2017		2018		2019	
	ZLK	JMK	ZLK	JMK	ZLK	JMK	ZLK	JMK
Provozní výdaje	1 260	818	1 609	3 240	607	1 694	1 350	1 113
Investiční výdaje	805	801	0	24 147	0	14 097	250	930

(Vlastní zpracování na základě dat ze Závěrečných účtů a Rozpočtových výhledů 2016-2019)

2.4 Doprava a dopravní infrastruktura

Tato kapitola se zaměřuje na definici dopravy, její rozdělení a charakteristiku jednotlivých druhů dopravy (s podrobnějším zaměřením na vnitrozemskou lodní dopravu), či charakteristiku dopravy na Baťově kanále. Je třeba si uvědomit, že doprava patří k základním kamenům všech národů. V současnosti už si lidé bez dopravy, kvalitní dopravní infrastruktury a dopravních prostředků nedovedou svůj život představit.

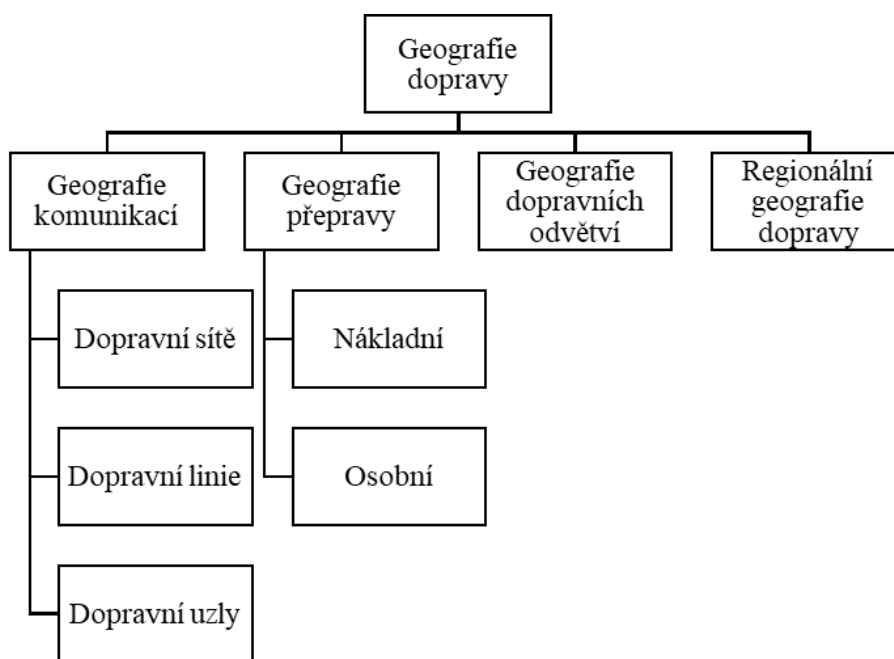
2.4.1 Doprava a její členění

Od nejstaršího druhu dopravy, kterým je chůze, se pohyb lidstva vyvinul až k letecké dopravě. Nicméně chůze je v současnosti v některých zemích stále jediným možným způsobem přemísťování. Ve vyspělých státech je chůze možností trávení volného času. Z historického hlediska byly prvními technickými dopravními prostředky vory nebo dlabané kmeny. Využívána byla také zvířata. Ve starověku, kdy docházelo k společenské dělbě práce a rozvoji obchodu, byly vytvořeny také podmínky k rozvoji dopravy. Jednalo se o rozvoj dopravy říční, kdy docházelo k úpravě vodních toků a výstavbě umělých vodních cest (tzv. průplavy). Zároveň v tomto období dochází také k výstavbě silnic. Ve středověku došlo k úpadku dopravy. Jediným typem dopravy, jež tvořila v tomto období výjimku, byla námořní a lodní doprava, u které docházelo k rozvoji. Převratné změny v dopravě přišly s průmyslovou revolucí a prvním parním strojem. Opět docházelo k rozvoji hlavně vodní dopravy. K rozvoji automobilové a letecké dopravy přispěl na přelomu 19. a 20. století výbušný motor. Dle Zeleného (2017) jsou geografické bariéry rozvoje překonávány prostřednictvím rozvoje dopravní a logistické infrastruktury. V současné době se do popředí dostává jako určující faktor dopravy čas, a ne vzdálenost, jak tomu bylo dosud.

Základním charakteristickým znakem dopravy je dle Rektoříka (2012) cílevědomé přemísťování osob a hmotných předmětů z místa na místo. Aby k tomuto přemísťování mohlo vůbec docházet, je důležité mít vybudovanou kvalitní dopravní infrastrukturu. Doprava, potažmo také dopravní infrastruktura, má svůj význam v oblasti ekonomické, politické, kulturní a také bezpečnostní. Národní hospodářství lze rozdělit do čtyř sektorů – sektor primární, sektor sekundární, sektor terciální a sektor kvartální. Do primárního sektoru lze zařadit prvovýrobu, získávání surovin a produktů z přírody, těžební průmysl, zemědělství atd. Do sektoru sekundárního spadá zpracování produktů z prvovýroby. A konečně do sektoru terciálního lze

zařadit právě dopravu a dopravní infrastrukturu, služby pro obyvatele a další. Oblast kvartální zahrnuje oblast vzdělávání a výchovy. (Eisler, Kunst a Orava, 2011)

Dopravu lze také chápat jako představitele, předpoklad a prostředek společenské geografické dělby práce ve vnitrostátním i mezinárodním měřítku. Doprava je jako samostatné výrobní odvětví základem celého systému územně ekonomických vztahů. Význam dopravy v celosvětovém měřítku je obrovský. Na celém světě je zaměstnáno okolo 4 % ekonomicky aktivních obyvatel právě v dopravě. Rozdíly jsou dány vyspělostí ekonomiky, tedy ve vyspělých zemích se zaměstnanost pohybuje mezi 6 až 8 %, naproti tomu v rozvojových zemích je to přibližně do 2 %. Doprava se řadí také k největším spotřebitelům paliv, elektrické energie a kovů, mazacích olejů a kaučuku. Následující schéma Obrázek č. 2.5 znázorňuje specializace v geografii dopravy (tj. odvětví, které studuje prostorové aspekty dopravy).



Obrázek 2.5 Schéma rozdělení geografie dopravy

(Vlastní zpracování)

Existuje několik způsobů, jak lze dopravu členit. Podle Rektořika (2012, s. 105) je možné dopravní síť definovat jako soubor dopravních sítí, jejich vybavení stavbami, zařízeními a dopravními prostředky, nebo jako soubor dopravních sítí a jejich vybavení. V České republice je dopravní síť tvořena hlavně mezinárodními letišti, vodními cestami, železnicí, silnicemi, potrubní dopravou a cyklostezkami. Klasifikovat dopravu lze také na základě více kritérií. Podle prostředí ji dělíme na pevninskou (silniční, drážní, cyklistickou, vodní, potrubní, pěší a

ostatní), leteckou (letectví, kosmonautika) a námořní dopravu. Dále je možné dopravu dělit na nákladní a osobní (z hlediska funkce), na místní, dálkovou a kosmickou (z hlediska vzdálenosti). (Rektořík, 2012)

Podle Matyáše a Vystoupila (2004) existují všeobecně dva druhy dopravy, a to nákladní a osobní, přičemž z ekonomického hlediska je daleko významnější doprava nákladní. Nákladní dopravu je možné dělit na dopravu ve sféře výroby (např. přeprava surovin), ve sféře oběhu (např. přeprava hotových výrobků) a ve sféře osobní spotřeby (např. stěhování). Z hlediska geosfér se jedná o dopravu pevninskou, vodní, vzdušnou, dopravu potrubní a elektrické energie. Mezi základní odvětví dopravy patří doprava železniční, automobilová, námořní, vnitrozemská vodní, letecká a potrubní. Doprava se dále může dělit na mezinárodní a vnitrostátní, nebo tranzitní a městskou dopravu. Z historického hlediska byla nejvýznamnějším typem dopravy doprava železniční. V současnosti však dochází ke snižování významu železniční dopravy kvůli konkurenci dalších druhů dopravy.

2.4.2 Vodní doprava a vodní hospodářství na Baťově kanále

Vodní doprava je považována za jeden z nejstarších druhů dopravy. Význam neztrácí ani v současnosti, i když v České republice je vnitrozemská vodní doprava spíše méně významným oborem dopravní soustavy než třeba doprava železniční a silniční. (Zelený, 2017, s. 175) V České republice je vodní doprava provozována na vodě ve vnitrozemí, tudíž se jedná o vnitrozemskou plavbu, často řazenou k systému městské hromadné dopravy. Vodní doprava se řídí zákonem č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, v platném znění. Tento zákon definuje vodní tok Moravy od ústí vodního toku Bečvy po soutok s vodním tokem Dyje, včetně průplavu Otrokovice – Rohatec. Jedná se dle zákona o vodní cestu využívanou. (Baťův kanál, 2008)

Mezi významnou legislativu ovlivňující využívání a rozvoj vodních cest lze zařadit např. Zákon č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě (kdy jsou upravovány podmínky provozování plavby na vodních tocích), a vyhlášky Ministerstva dopravy č. 222/1995 Sb., 223/1995 Sb. a 224/1995 Sb. Vodní hospodářství je upraveno hlavně následujícími zákony: Zákon č. 254/2001 Sb., vodní zákon (upraveny právní vztahy k povrchovým a podzemním vodám, atd.). (Baťův kanál, 2008)

Vnitrozemskou vodní dopravu lze označit také jako říční. Její činnost je zabezpečována vodohospodářskou soustavou prostřednictvím vodního hospodářství. To také zabezpečuje základní podmínky plavby. Vybudování sítě vodních cest a zabezpečení jejich splavnosti lze

označit jako klíčovou oblast a základ vodohospodářské stavby. Dále zde spadá úprava toků, hatě, přehrad, nádrže, plavební komory, průplavy a další vodohospodářské stavby. Základní charakteristikou vodní dopravy je nižší dopravní rychlost, která je však v určitých případech dopravy značně omezující (např. převoz potravin podléhajících rychlé zkáze), nižší mrtvá hmotnost dopravního prostředku a nízký počet personálu, nižší potřeba tažné síly a s tím související spotřeba pohonných hmot. Dále sem spadá také snížení celkových nákladů na přepravu v porovnání s dalšími druhy dopravy, menší znečišťování životního prostředí, což je v současnosti poměrně aktuální otázkou. Provoz vodní dopravy je do značné míry omezen přírodními podmínkami. Dalším omezujícím faktorem je nejednotnost parametrů vodních cest nebo závislost sítě vnitrozemských vodních cest na konfiguraci území. V současnosti je využívání říční dopravy ve vyspělých zemích spíše rekreační, kdy cestující mohou poznávat území v okolí plavby. S tím souvisí také rozvoj a struktura cestovního ruchu, neboť v oblastech s vodními cestami vznikají navazující turistické aktivity. (Zelený, 2017, s. 175–176)

Ve vnitrozemní dopravě působí také celá řada institucí, přičemž zastřešujícím orgánem je v České republice **Ministerstvo dopravy**. Ministerstvo zajišťuje legislativní oporu specifickou pro jednotlivé druhy dopravy. Každý druh dopravy má svůj odbor nebo odbory. Ministerstvo dopravy zřídilo v roce 1998 **Ředitelství vodních cest ČR**, jehož hlavním úkolem je správa a údržba vodních cest a dalšího potřebného majetku. Lze také říci, že hospodář s majetkem, který je ve vlastnictví nebo i v nájmu České republiky. Další institucí je **Státní plavební správa** působící jako plavební úřad, kontrolující dodržování pravidel plavebního provozu na vodních cestách, která rozhoduje například o povolování veřejných akcí konajících se na vodních cestách. Organizací pro stanovování způsobilosti plavidel k provozu je **Český lodní a průmyslový registr**, ten na základě žádosti objednatele vydává odborný technický posudek. Údaje jsou obsaženy v Rejstříkové knize plavidel Českého lodního a průmyslového registru. Provozem veřejných přístavů a souvisejícími činnostmi se zabývá organizace **České přístavy a.s.**, dopravní politikou **České plavební a vodocestné sdružení**, odborníky pro říční i námořní dopravu sdružuje **Mezinárodní plavební sdružení PIANC-AIPCN**. (Zelený, 2017, s. 176)

Na území České republiky se rozkládá pět povodí. Jedná se o Povodí Labe s.p., Povodí Vltavy s.p., Povodí Ohře s.p., Povodí Odry s.p. a Povodí Moravy s.p. (Povodí ČR, 1999-2016) Povodí Moravy s.p. spravuje území o rozloze 21 132 km², kde zajišťuje správu, provoz a údržbu vodních toků a vodohospodářských objektů. Správa je rozdělena na tři závody (Náměšť nad Oslavou, Olomouc a Uherské Hradiště). Povodí má ve správě tedy

10 798 km vodních toků (z toho 3 757 km významných vodních toků), 1 083 km ochranných hrází, 29 významných vodních nádrží, 139 ostatních vodních nádrží, 172 jezů a 95 stupňů, 13 plavebních komor a 15 malých vodních elektráren. Vznik podniku je datován k 1. červenci 1966. (Povodí Moravy, 2010-2019)

2.5 Charakteristika cestovního ruchu

Cestovní ruch, nebo také turismus, je dle definice Českého statistického úřadu charakterizován jako „*činnost osob cestujících do míst a pobývajících v místech mimo své obvyklé prostředí po dobu kratší než jeden ucelený rok, za účelem trávení volného času, obchodu a za jinými účely nevztahujícími se k činnosti, za kterou jsou z navštíveného místa odměňováni*“. Dle přechodné doby je možné rozdělit cestovní ruch na mezinárodní cestovní ruch (délka 1 rok) a domácí cestovní ruch (délka 6 měsíců). (Český statistický úřad)

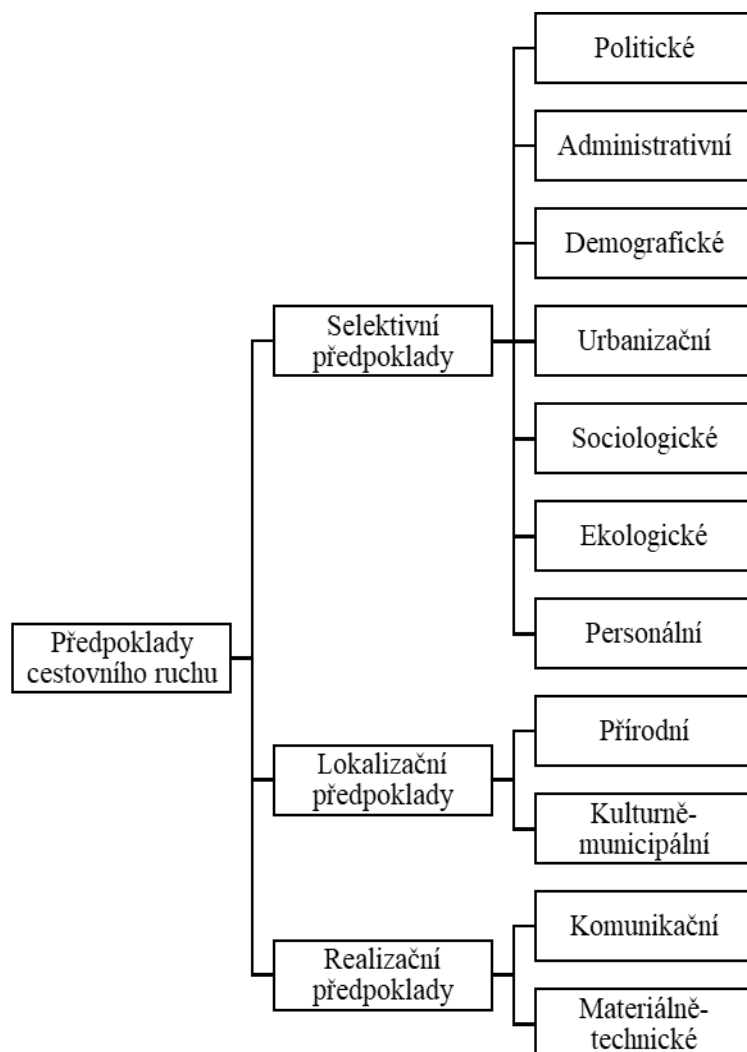
Mezi základní charakteristiky cestovního ruchu lze zařadit například dočasnost změny místa stálého bydliště a dočasnost pobytu mimo něj, nevýdělečný charakter cesty a pobytu, vztahy mezi lidmi a další. V rámci cestovního ruchu jsou z něj vyloučeny cesty v rámci místa trvalého bydliště, pravidelné cesty do zahraničí, dočasné přestěhování za prací a další. Z hlediska délky pobytu lze osoby rozdělit na:

1. jednodenní návštěvníky (výletníky), kteří cestují jeden den bez přenocování,
2. turisty, kteří alespoň jednu noc na místě mimo své běžné prostředí přenocují, délka pobytu obvykle nepřekročí dobu jednoho roku,
3. tranzitní návštěvníky, kteří se v dané lokalitě nebo zemi zastaví na své cestě do jiného cíle cesty. Příkladem mohou být letecké transfery.

Návštěvníky lze také rozdělit na domácí návštěvníky (jedná se o tzv. rezidenty) nebo zahraniční návštěvníky (tzv. nerezidenty). Rozdíl spočívá v tom, zda navštěvovaná země je stejná, ze které hosté pochází (rezidenti) nebo odlišná (nerezidenti). (Český statistický úřad, Palatková, 2016)

Turismus je rozdílný v každé zemi a závisí také na politickém uspořádání dané země. Tittelbachová (2011, s. 11) uvádí, že v zemích s podobným stupněm rozvoje je turismus také na podobné úrovni. Turismus se odehrává na území, které nemá shodné hranice s administrativně-správním uspořádáním, je řazen do hospodářské politiky a zasahuje také do

politiky sociální. Taková oblast bývá často označována jako destinace, která je představována svazkem různých služeb koncentrovaných v určitém místě.



Obrázek 2.6 Předpoklady cestovního ruchu

(Vlastní zpracování na základě Foret, 2014, s. 34)

Cestovní ruch každého území je výrazně ovlivňován kvalitou prostředí. Tato skutečnost byla členěna (dle mnoha hledisek) na předpoklady a potenciál cestovního ruchu. Potenciál cestovního ruchu je možné chápat také jako *souhrnnou hodnotu všech předpokladů cestovního ruchu, oceněných na základě bodovací škály, sníženou o zápornou hodnotu negativních faktorů cestovního ruchu*. Předpoklady cestovního ruchu lze definovat jako *souhrn přírodních a antropogenních aspektů, které následně vytváří předpoklady pro realizaci cestovního ruchu*. Obrázek č. 2.6 výše představuje rozdělení předpokladů cestovního ruchu. (Foret, 2014, s. 33) Samotná existence výhodných předpokladů ještě nezaručuje, že budou náležitě využity

k rozvoji cestovního ruchu. Aby se tak stalo, je nutné doplnění mnoha dalších služeb, které přispějí k lepšímu využití přírodních předpokladů v rámci cestovního ruchu. **Lokalizační předpoklady** cestovního ruchu lze dle původu jednotlivých podmínek rozdělit na přírodní a kulturně-municipální. Mezi přírodní předpoklady se řadí reliéf, klima, vodstvo, fauna a flora a další. Zároveň lze označit jako limitující faktor rozvoje cestovního ruchu na daném místě. Kulturně-historické předpoklady vznikly jako výsledek činností člověka a jsou charakteristické bodovým rozmístěním, na rozdíl od přírodních předpokladů, které jsou rozmístěny liniově. Mohou plnit funkci primárního nebo sekundárního činitele. Do této kategorie předpokladů spadají kulturně-historické památky, kulturní zařízení a kulturní akce. Jako **realizační předpoklady** lze označit činnosti a služby, kterými je nutné doplnit již existující lokalizační předpoklady. Řadí se sem obecná infrastruktura, turistická infrastruktura, zábavná a sportovní zařízení a jiné turistické služby. **Selektivními předpoklady** jsou označovány veškeré socioekonomické zdroje, které ovlivňují intenzitu účasti obyvatel na cestovním ruchu. Jedná se tedy o demografické faktory, urbanizační faktory, ekonomické faktory, sociálně-kulturní a sociálně-politické podmínky. (Foret, 2014, s. 34-44)

V České republice lze do organizační a řídicí struktury cestovního ruchu zařadit následující subjekty:

1. Poslanecká sněmovna Parlamentu ČR,
2. Senát Parlamentu ČR, Ministerstvo pro místní rozvoj,
3. CzechTourism,
4. Krajské úřady,
5. Turistické regiony,
6. Obce,
7. Sdružení obcí,
8. Ostatní.

Jednotlivé výbory a podvýbory Poslanecké sněmovny a Senátu jsou uvedeny ve schématu v příloze č. 1.

2.5.1 SWOT analýza cestovního ruchu

SWOT analýza je používána jako marketingový nástroj k analýze prostředí. Dělí se na čtyři části, a to silné stránky, slabé stránky, hrozby (ohrožení) a příležitosti. Obecně lze v oblasti

cestovního ruchu označit za **silné stránky** např. velmi dobrou geografickou polohu vybraného místa, množství památek (ať už se jedná o kulturní, historické nebo i technické památky), hustota dopravní sítě, kvalitní a dostatečné ubytovací kapacity, množství značených i neznačených turistických stezek. Jako **slabé stránky** lze uvést nedostačující kvalitu základních i doplňkových služeb cestovního ruchu, nedostatečná údržba památek, nedostatečná propagace vybraného území, nedostatečná infrastruktura, koncentrace návštěvníků a turistů pouze do jednoho konkrétního místa. **Příležitosti** se mohou stát např. rozvoj určité oblasti cestovního ruchu (lázeňství, venkovská turistika, rozšiřování spolupráce s dalšími regiony a nemusí se jednat jenom o tuzemské regiony. **Ohrožením** může být podcenění významu legislativy v rámci kvality služeb, nedostatek kapitálu, nesprávný odhad potenciálu aktivit cestovního ruchu, lidského faktoru i významu koordinace společného postupu orgánů a institucí. (Foret, 2014, s. 69-70)

2.5.2 Porterovy generické strategie

Dalším příkladem marketingové strategie, kterou lze využít při charakterizování stavu a hospodaření společnosti, jsou Porterovy generické strategie. Tato strategie vychází z analýzy okolí destinace, SWOT analýzy a z Porterovy analýzy pěti sil. Jako konkurenční výhodu lze v tomto případě označit prioritu v nákladech nebo diferenciaci produktu.

Tento model definuje tři základní strategie, které jsou uvedeny v tabulce č. 2.4 níže. **Nákladová strategie nebo strategie vedoucího postavení v nákladech** se zaměřuje na dosažení co nejnižší ceny a vysokého tržního podílu destinace. Příkladem těchto destinací je například řada asijských zemí, nebo také Chorvatsko, Bulharsko, Černá Hora a další. Z dlouhodobého hlediska je však tato strategie neudržitelná. Odlišení od konkurenčních destinací kvalitou, stylem, technologií a dalšími parametry spočívá ve **strategii diferenciaci**. Dále je tato strategie spojena také s kvalitou, vyšší hodnotou a cenou. S nízkým rozsahem konkurence a vysokých nákladů je spojena **strategie niková**. Pomocí těchto strategií lze stanovit výslednou strategii, určením strategické konkurenční výhody destinace – cesta snižování nákladů nebo silná diferenciacní strategie. Nejhorší variantou je nejasný stav uprostřed. (Palatková, 2011, s. 34 – 35)

Tabulka 2.4 Porterovy generické strategie

		KONKURENČNÍ VÝHODA	
		nízké náklady	vysoké náklady
ROZSAH KONKURENCE	široký	Strategie VEDOUcíHO POSTAVENí V NÁKLADECH	Strategie DIFERENCIACE
	úzký	Strategie NÁKLADOVÁ PRIORITA	Strategie NIKOVÁ (ohnisko soustředění)

(Vlastní zpracování na základě Palatková, 2011, s. 34)

3 HISTORIE A SOUČASNOST BAŤOVA KANÁLU

Tato kapitola zachycuje historický vývoj Baťova kanálu až po současnost. Baťův kanál nese jméno po Janu Antonínu Baťovi, který je jedním z investorů stavby. Vodní cesta nese celou řadu jmen, lišících se dle dokumentů, které se o ni zmiňují. Jako příklad lze uvést Závlahové a plavební vodní dílo Otrokovice-Rohatec, Závlahový a plavební kanál, Vodní cesta řeky Moravy a průplav Otrokovice-Rohatec nebo Moravská či Moravsko-slovácká vodní cesta. Nejznámějším a nejpoužívanějším označením však zůstává pojmenování Baťův kanál, jehož současnou podobu zachycuje mapa uvedená v Příloze II. *(Kol. autorů, 2018, s. 151)*

V současné době se jedná převážně o turistickou destinaci. Podrobnější popis Baťova kanálu včetně historie je uveden v kapitolách 3.1 a 3.2. V kapitole týkající se současnosti je zachycen současný stav zázemí a turistických atrakcí a aktivit. Část této kapitoly se věnuje také hospodaření v průběhu let 2011 až 2017.

3.1 Historie Baťova kanálu

Prvotní snaha o vybudování říční dopravy na toku řeky Moravy sahá až do poloviny 17. století. Veškerá snaha o vybudování kanálu byla však marná. Tok Moravy byl zasažen regulačními pracemi kvůli ochraně okolních pozemků před povodněmi. Postupně docházelo k průkopům a výstavbě vysokých hrází, hlavně mezi Kroměříží a Kvasicemi. Později se pokračovalo i na dalších místech na Kroměřížsku, avšak tyto práce nebyly regulovány a nenavazovaly na sebe. Zemský sněm odsouhlasil plošnou regulaci toku Moravy, která však byla pozastavena kvůli různorodým plánům všech zúčastněných zemí (mj. Uhry, Dolní Rakousy). Větší úpravy byly provedeny až po konci 1. světové války a vzniku Československa, celkem tedy bylo do roku 1927 regulováno 98 km toku řeky Moravy. Řeka Morava byla intenzivně napřímena, vybrané meandry byly zasypány či ponechány jako slepá ramena. *(Kol. autorů, 2018, s. 11-13)*

3.1.1 Vývoj za doby Tomáše Bati

V průběhu 20. a 30. let 20. století probíhaly diskuze nad pokračováním realizace kanálu. Největší zájem o vodní cestu měl největší podnikatelský subjekt na území regionu, tj. jedná se o firmu Baťa a jejího zakladatele Tomáše Baťu, který prosazoval úpravu toku řeky Moravy tak, aby se v budoucnu stala centrem k propojení s dalšími evropskými regiony. Po smrti Tomáše

Baťa v této myšlence pokračoval Jan Antonín Baťa, jehož jméno kanál nese. Další výhodou Baťova kanálu pro firmu měla být přeprava lignitu do továren a tepláren v Otrokovicích, neboť přeprava po železnici byla značně nevýhodná. Stavba proběhla v letech 1934 až 1938 s délkou plavební trasy přibližně 52 km. Začátek celé plavební trasy byl v přístavu v Otrokovicích na řece Dřevnici a konec u Rohatce, kde bylo překladiště lignitu. Překonávat rozdílnou výšku hladiny pomáhalo lodím celkem 14 plavebních komor (v současnosti je zachováno jen pár, zajímavá je vodní křižovatka ve Vnorovech, kde kanál protíná řeku Moravu o několik metrů výše, než je samotná řeka). Při ideálním stavu vody trvala celá cesta 10 hodin, nicméně častěji trvala o mnoho déle. (Kol. autorů, 2018, s. 14-16, 36)

3.1.2 Vývoj v průběhu a po II. světové válce

Během 2. světové války došlo ke značnému poničení a poškození celého kanálu německými vojsky a po válce došlo ke znárodnění Baťových závodů. Plavební cesta byla ze začátku využívána pro dopravu štěrkopísku z lokality Polešovice do Otrokovic, v další fázi se pak jednalo o přepravu kusových zásilek a kontejnerů. K ukončení nákladní přepravy se přistoupilo začátkem 60. let 20. století z důvodu nerentability.

Přesto se v dalších etapách plánovalo rozšíření automatizace, nebo také propojení na Moravu s vybudováním plavební komory u Hodonína. Pro tehdejší potřeby a požadavky byla plavební trasa rozdělena na tři části:

1. úsek od plavební komory Spytihněv po Uherský Ostroh,
2. úsek od Uherského Ostrohu po Strážnici,
3. úsek ze Strážnice po Rohatec.

Vzhledem k událostem v roce 1989 došlo k útlumu požadavků na zprovoznění plavební cesty a všechny práce byly zastaveny. V polovině 90. let 20. století se začaly objevovat pokusy o znovuoobnovení a zprovoznění kanálu převážně pro turistické využití.

Do roku 1994 docházelo k částečnému vyčištění kanálu, v tomto roce proběhla z iniciativy Povodí Moravy, Státní správy Přerov a Ekotransmoravia a.s. propagační plavba po řece Moravě s cílem připomenout vodní cestu v regionu Uherskohradištska. V roce 1995 byla stejnými iniciátory připravena slavnost k zahájení plavby s nadregionálním charakterem. Obě tyto akce významně přispěly ke znovuoobnovení plavby na této vodní cestě. Z iniciativy obcí vznikla Agentura pro rozvoj turistiky na Baťově kanálu, která podporovala soukromé půjčovny lodí.

V roce 1996 byla zprovozněna plavební komora ve Veselí nad Moravou a došlo k vyčištění dalšího úseku vodní cesty. Všechny tyto akce byly financovány z vlastních zdrojů podniku Povodí Moravy, s.p. a až v letech 1997-2001 získal tento podnik provozní dotaci od Ministerstva zemědělství, a to v návaznosti na Zákon č. 114/1995 Sb. o vnitrozemské plavbě z roku 1995, kdy byl do významných vodních cest opět zařazen i Baťův kanál. V roce 1998 bylo Ministerstvem dopravy a spojů zřízeno Ředitelství vodních cest ČR. Tato organizace zahájila na Baťově kanálu svou činnost rekonstrukcemi a modernizacemi plavebních komor Uherský Ostroh a Vnorovy I a II. S rozvojem činností došlo také k nárůstu administrativy, a tak Povodí Moravy, s.p. zřídilo předchůdce dnešního provozu Vodní cesty, a to Středisko plavby. Mezi hlavní činnosti těchto organizací patří udržování bezpečného a provozuschopného stavu vodní cesty. V roce 2001 došlo k zahájení rekonstrukce poslední plavební komory Petrov. V roce 2002 byla založena obecně prospěšná společnost Baťův kanál. Tato společnost se podílí na organizaci provozu, provozuje informační centrum a podporuje podnikatele v aktivitách souvisejících s cestovním ruchem a jeho rozvoje kolem kanálu. (Kol. autorů, 2018, s. 94-95, 101-102, 105; Baťův kanál, 2019)

3.2 Baťův kanál ve 2. tisíciletí

K obnovení plavby na Baťově kanálu přispěla rekonstrukce, automatizace a elektrifikace všech plavebních komor. Všechny činnosti, které pomohly ke znovu zprovoznění, zajistily provoz pouze v původním rozsahu vodní cesty a neodpovídaly současným trendům. Činnost k rozvoji na Baťově kanálu byla rozdělena mezi Povodí Moravy, s.p. a Ředitelství vodních cest ČR. Nové finanční prostředky, které by bylo možné využít také na údržbu a správu dopravně významných vodních cest, přinesla novela Zákona č. 129/2016 Sb. o Státním fondu dopravní infrastruktury. (Kol. autorů, 2018, s. 109)

V letech 2002 až 2017 postupně probíhaly práce k odstranění křovin, čištění kolem plavebních komor, sečení travních porostů, modernizace a rozvoj plavebního kanálu, automatizace regulačních plavebních hladin. Dále docházelo také k odstraňování nánosů kolem plavebních komor, úpravy přístavišť také pro tělesně postižené a elektrifikace. V roce 2005 byl založen Dobrovolný svazek obcí Obce pro Baťův kanál (území Jihomoravského kraje) a Sdružení obcí pro rozvoj Baťova kanálu a vodní cesty na řece Moravě (území Zlínského kraje). Cílem těchto svazků je koordinace rozvojových aktivit turistického ruchu na Baťově kanále. V roce 2006 byla zahájena výstavba přístavu Skalica. V roce 2009 byla opravena pravobřežní hráz v oblasti

kolem Starého města v délce 125 metrů. K rozvoji Baťova kanálu přispěly také finanční prostředky z Evropského fondu regionálního rozvoje prostřednictvím Fondu mikroprojektů Regionu Bílé Karpaty a Operačního programu přeshraniční spolupráce Slovenská republika – Česká republika 2007-2013. Z těchto finančních prostředků byla pořízena vzdělávací loď Jan Amos, která zajišťuje odborný výcvik a vzdělávání z mobilního zařízení přímo na vodní hladině. Dalším mezinárodním projektem bylo zafinancováno plavidlo Jožin pro bezpečný provoz a čistotu Baťova kanálu. (Kol. autorů, 2018, s. 110-126)

Baťův kanál byl původně plánován pouze pro nákladní dopravu a nepředpokládalo se využití turistické. Technické zázemí, které bylo vybudováno pro potřeby nákladní dopravy, je v současnosti nevyužitelné pro potřeby turismu. Na Baťově kanálu se nachází řada přístavů a přístavišť. Dle toku se jedná o přístaviště:

- Otrokovice,
- Napajedla,
- Napajedla-Pahrbeek,
- Spytihněv,
- Babice,
- Staré Město,
- Uherské Hradiště,
- Kunovský les,
- Kostelany nad Moravou,
- Uherský Ostroh na řece Moravě,
- Uherský Ostroh,
- Veselí nad Moravou,
- Vnorovy,
- Strážnice,
- Rohatec
- Sudoměřice-Výklopník,
- Hodonín.

Zázemí je pak doplněno veřejnými přístavy Veselí nad Moravou, Petrov a Skalica. Na Baťově kanále existuje také řada soukromých půjčoven s možností vyvázání nebo zakotvení plavidel. (Kol. autorů, 2018, s. 151; Baťův kanál, 2019)

Historicky prvním přístavem bylo *Veselí nad Moravou*, kdy z prostředků dotačního fondu Phare a města Veselí nad Moravou byl vybudován přístav s informačním centrem a turistickým zázemím, lokalizován v blízkosti zámeckého parku. V současné době je kapacita tohoto přístavu již nedostačující a je zvažována úprava parametrů vodní plochy včetně zvýšení počtu kotevních míst. (Kol. autorů, 2018, s. 137)

Zatím posledním přístavem je *Petrov*, který byl otevřen v roce 2015 s kapacitou 45 plavidel. Dva roky po jeho otevření byl přístav Petrov dovybaven jeřábem na vytahování a spouštění plavidel. V budoucnu je naplánováno vybudování čerpací stanice pohonných hmot. (Kol. autorů, 2018, s. 142)

V blízkosti nástupních a kotvicích míst je pro uživatele vodní cesty vybudováno sociální a technické zázemí, které přispívá rozvoji turismu v lokalitách kolem Baťova kanálu. V blízké budoucnosti je plánováno dokončení oprav původních kanálových úseků, a také rozsáhlá rekonstrukce jednotlivých plavebních komor. Celá rekonstrukce a modernizace je spjata také s rozšířením služeb pro veřejnost a s tím souvisejícím rozvojem turistické infrastruktury. Provoz na Baťově kanálu trvá od dubna do října, záleží však na počasí. Lze jej využít k trávení dovolené, nebo pro víkendové pobyty, či jen pro plavbu na lodi ve volném čase. Jak již bylo zmíněno výše, podél toku Moravy je v provozu řada půjčoven lodí, či jsou uskutečňovány pravidelné plavby na výletních lodích. V Příloze III jsou zachyceny fotodokumentací přístavy Veselí nad Moravou, jako první přístav a dnes již kapacitně nedostačující, a Petrov, jako poslední otevřený. (Baťův kanál, 2019; Kol. autorů, 2018, s. 151)

Baťův kanál, označovaný také jako Průplav Otrokovice-Rohatec vede částečně po řece Moravě, jinak je veden uměle vyhloubenými kanály s pohyblivými jezy, plavebními komorami a řadou dalších vodních staveb. Vodní cesta je rozdělena na 27 km po řece Moravě a 24,8 km po Baťově kanále (včetně 5 km po řece Radějovce v úseku od Skalice po její soutok s řekou Moravou). Úsek po řece Moravě vede od jezu Bělov po plavební komoru Sptihněv, z plavební komory Staré Město do plavební komory Veselí nad Moravou, a z plavební komory Vnorovy I do plavební komory Vnorovy II. Celková délka Baťova kanálu je v současnosti od Otrokovic do Skalice přibližně 52 kilometrů a je splavný v délce od Kroměříže po Hodonín, i přes několik překážek (na některých úsecích chybí plavební komory).

Plavební komora slouží k vyrovnání a překonání rozdílné výšky vodní hladiny vertikálním pohybem plavidla. Jedná se o vodní cestu dopravně významnou a využívanou cestu nulté třídy. Bez nutnosti oprávnění je možné řídit pouze malá plavidla s výkonem maximálně 20 kW

a rychlostí maximálně 12 km/h. V půjčovně obsluha zaškolí k manipulaci s lodí pouze osobu starší 18-ti let k řízení takového plavidla. Maximální povolená rychlost v kanálu činí 8 km/h a platí přísný zákaz splavování jezů. Hloubka kanálu je v průměru 1,5 metru, a tak se doporučuje, aby ponor lodi nepřesahoval 80 cm. Na celém kanálu se nachází 56 mostů, přičemž některé jsou považovány za unikátní technické památky. 13 plavebních komor, které jsou zachyceny na Obrázku č. 3.1 níže. (Baťův kanál, 2019)



Obrázek 3.1 Přehled plavebních komor Baťova kanálu

(převzato z Baťův kanál, 2008)

Budoucnost Baťova kanálu samozřejmě závisí na úspěšnosti realizace plánovaných investičních akcí Ředitelství vodních cest ČR. Jako příklad lze uvést výstavbu plavební komory Bělov a plavební komory Rohatec. Jako další lze také uvést splavnění Baťova kanálu do jezu Hodonín a severním směrem ke Kroměříži. Cílem je vytvoření páteřní cesty pro turisticky využívanou oblast Slovácka. Obě tyto výše uvedené investiční akce spolu souvisí a měly by přispět k prodloužení splavného úseku na 76 kilometrů. Jako první investiční akci, která by měla přispět ke splavnění do Hodonína, je vybudování nové plavební komory Rohatec se zázemím v blízkosti stávajícího jezu na vodním toku Radějovka. V plánu stavby je také rozšíření koryta nesplavného toku pod jezem v délce přibližně 800 m i zvýšení stávajícího

hospodářského mostu včetně vybudování nové ocelové lávky pro pěší a cyklisty, která spojí českou a slovenskou stranu. S cílem minimalizovat negativní dopad stavby na životní prostředí souvisí opatření vybudování přeložky regionálního biokoridoru. Druhou významnou investiční akcí je překonání stávajícího jezu Bělov u Otrokovic pomocí výstavby nové plavební komory. Součástí budou také nezbytné úpravy, aby došlo k zajištění požadovaných parametrů vodní cesty a vybudování nového přístaviště v Kroměříži. Prodloužení vodní cesty severním směrem se odhaduje na přibližně 15,8 km. (Bařův kanál, 2019)

3.3 Charakteristika plavebních komor Bařova kanálu

Na Bařově kanále se nachází celkem 13 plavebních komor. Ve Zlínském kraji jsou to plavební komory Bělov (ve výstavbě), Spytihněv, Babice, Huštěnovice, Staré město, Kunovský les, Nedakonice a Uherský Ostroh. V Jihomoravském kraji jsou to plavební komory Veselí nad Moravou, Vnorovy I, Vnorovy II, Strážnice I, Strážnice II, Petrov a Rohatec (ve výstavbě).

V následujících tabulkách č. 3.1 a č. 3.2 jsou zachyceny technické parametry jednotlivých plavebních komor v rozdělení na Zlínský a Jihomoravský kraj. U plavební komory Bělov a Rohatec nejsou žádné informace, neboť v současné době dochází teprve k výstavbě těchto plavebních komor. Obecně lze konstatovat, že všechny plavební komory mají stejnou šířku, a to 5,30 metrů.

Tabulka 3.1 Technické parametry plavebních komor Zlínského kraje

ZLÍNSKÝ KRAJ						
Plavební komora	Celková délka (v m)	Užitná délka (v m)	Šířka (v m)	Hloubka (v m)	Výška záporníku (v m)	Rozdíl plavebních hladin (v m)
Bělov	-	-	-	-	-	-
Spytihněv	55,10	38,40	5,30	4,12	0,00	0,74
Babice	50,90	38,50	5,30	4,14	1,57	1,76
Huštěnovice	51,10	38,50	5,30	4,90	2,50	2,80
Staré Město	51,70	39,10	5,30	4,00	0,94	1,14
Kunovský les	68,40	56,60	5,30	6,20	1,00	1,20
Nedakonice	67,80	56,00	5,30	5,40	1,86	1,58
Uherský Ostroh	67,80	56,00	5,30	5,10	0,89	1,61

(Vlastní zpracování na základě dat z Bařův kanál, 2008)

Technické parametry plavebních komor ve Zlínském kraji jsou následující: celková délka plavebních komor se pohybuje v rozmezí 50,90 až 68,40 metrů. Užitná délka plavebních komor je v rozmezí 38,40 až 56,60 metrů. Hloubka plavebních komor je rozmezí 4,00 až 6,20 metrů. Rozdíl plavebních hladin se pohybuje v rozmezí 0,74 až 2,80 metrů.

V Jihomoravském kraji jsou technické parametry plavebních komor odlišné, resp. u vybraných parametrů o dost nižší. Celková délka plavebních komor se pohybuje v rozmezí 53,25 až 59,10 metrů. Užitná délka plavebních komor je v rozmezí 38,50 až 41,55 metrů. Hloubka plavebních komor je v rozmezí 4,25 až 6,20 metrů. Rozdíl plavebních hladin se pohybuje v rozmezí 0,00 až 2,92 metrů.

Tabulka 3.2 Technické parametry plavebních komor Jihomoravského kraje

JIHOMORAVSKÝ KRAJ						
Plavební komora	Celková délka (v m)	Užitná délka (v m)	Šířka (v m)	Hloubka (v m)	Výška záporníku (v m)	Rozdíl plavebních hladin (v m)
Veselí nad Moravou	54,25	40,95	5,30	4,60	0,40	0,53
Vnorovy I	53,25	41,45	5,30	6,20	3,20	2,92
Vnorovy II	59,10	38,50	5,30	5,28	1,08	0,92
Strážnice I	53,50	38,60	5,30	4,25	0,00	0,00
Strážnice II	53,55	38,60	5,30	4,25	0,00	0,00
Petrov	55,65	41,55	5,30	5,35	1,80	2,50
Rohatec	-	-	-	-	-	-

(Vlastní zpracování na základě dat z Baťův kanál, 2008)

Obecně lze plavební komory charakterizovat celkovou délkou v rozmezí 50,90 až 68,40 metrů; užitnou délkou 38,40 až 56,60 metrů; hloubkou 4,00 až 6,20 metrů a rozdílem v plavebních hladinách v rozmezí 0,00 až 2,92 metrů. Rozdílnost šířek a délek jednotlivých plavebních komor hledejme v minulosti. Je třeba si uvědomit, že se jedná o umělý kanál a historicky byla loď s lignitem tažena traktorem po břehu (dnes cesta slouží jako cyklostezka), proto jsou plavební komory užší a kratší, pokud kanál vede korytem řeky Moravy, loď byla tažena remorkérem, který potřeboval větší rozměry plavebních komor.

S technickými parametry jednotlivých plavebních komor souvisí také elektrifikace a automatizace plavebních komor. **Plně elektrifikované a automatizované na jednotný**

systém ovládání pomocí dálkového ovladače včetně signalizace, se zachováním ručního ovládání na kliku, jsou plavební komory Spytihněv, Babice, Huštěnovice, Kunovský les, Nedakonice, Veselí nad Moravou a Petrov. Postupně na tento systém přechází všechny plavební komory. Modernizace plavebních komor na **ovládání pohonů pomocí hydraulického systému** byla provedena u plavebních komor Uherský Ostroh, Vnorovy I a Vnorovy II.

Plavební komora Spytihněv byla elektrifikována a automatizována v roce 2001 a v roce 2006 byla provedena rekonstrukce stavebních částí. **Plavební komora Babice** byla zrekonstruována po technologické i stavební části v roce 2003. **Plavební komora Huštěnovice** byla v roce 2003 zrekonstruována po technologické i stavební části včetně elektrifikace. **Plavební komora Staré Město** byla kompletně zrekonstruována po technologické i stavební části včetně elektrifikace v roce 2001 a 2003. Kromě plavebních vrat se v této plavební komoře nachází protipovodňová vrata na zachycení povodňových stavů na řece Moravě. **Plavební komora Kunovský les** byla kompletně zrekonstruována v roce 1999 a v roce 2005 byla provedena elektrifikace a automatizace. **Plavební komora Nedakonice** byla zrekonstruována v roce 2006. **Plavební komora Uherský Ostroh** je jednou ze tří plavebních komor v říčním úseku a nachází se zde jeden ze dvou otočných mostů přes plavební komoru. Modernizace plavební komory byla provedena v letech 1998 až 1999. V roce 2006 bylo ovládání plavební komory rozšířeno o automatizaci na jednotný systém ovládání pomocí dálkového ovladače a také byl opraven zvedací mechanismus lávky přes plavební komoru, čímž bylo umožněno proplouvání lodí i za větších vodních stavů v řece Moravě. **Plavební komora Veselí nad Moravou** byla zrekonstruována v letech 1996 až 1997 a v roce 2003 a 2005 byla provedena elektrifikace a automatizace. Dolní rejda **plavební komory Vnorovy I** ústí do řeky Moravy a na dolním ohlaví¹ jsou zabudována protipovodňová vrata k zachycení povodňových stavů v řece Moravě. Tato plavební komora byla modernizována v letech 1999 až 2000, včetně provedení signalizace plavební komory, povrchové ochrany technologické i opravy stavební části. Automatizace na jednotný systém ovládání pomocí dálkového ovladače byla provedena v roce 2006. V roce 2007 byla automatizována protipovodňová vrata při zachování možnosti ručního ovládání pomocí kliky. Horní rejda **plavební komory Vnorovy II** zaústí do řeky Moravy, zároveň je tato plavební komora osazena dvojicí vzpěrných vrat v opačném směru pro možnost překonávání výškového rozdílu při zvýšených průtocích v řece Moravě a slouží také jako protipovodňová vrata k zachycení povodňových stavů na řece Moravě. Modernizace plavební

¹ Ohlaví jsou masivní betonové objekty se schopností přenášet zatížení, které na ně působí i na vrata plavební komory.

komory byla provedena v roce 1999 až 2000. V roce 2006 bylo ovládání komory rozšířeno o automatizaci na jednotný systém ovládání pomocí dálkového ovládače a v roce 2007 byla provedena automatizace protipovodňových vrat. Na této plavební komoře se nachází druhý z otočných mostů přes plavební komoru. **Plavební komora Strážnice I** se nachází v blízkosti říčky Veličky, do které zaústíuje dolní rejda této plavební komory. V této plavební komoře jsou osazena vzpěrná vrata v opačném směru pro možnost překonávání výškového rozdílu plavebních hladin při zvýšených průtocích v říčce Veličce a slouží také jako protipovodňová vrata k zachycení povodňových stavů v říčce Veličce. Rekonstrukce komory proběhla v letech 2000 až 2001, v roce 2006 byla vybudována obslužná lávka a v roce 2007 proběhla automatizace protipovodňových vrat. Na této plavební komoře se neprovádí manipulace, neboť došlo k nahrazení vakového jezu za klapkový s automatickým udržováním plavební hladiny. **Plavební komora Strážnice II** byla zrekonstruována stejně jako plavební komora Strážnice I v letech 2000 až 2001 a slouží také k překonávání výškového rozdílu plavebních hladin. Koncová vrata slouží taktéž jako protipovodňová vrata k zachycení povodňových stavů na říčce Veličce. Automatizace protipovodňových vrat byla provedena v roce 2007. **Plavební komora Petrov** byla kompletně zrekonstruována v roce 2001, elektrifikace a automatizace byla provedena v roce 2005. Fotodokumentace vybraných plaveních komor je součástí přílohy III této práce. (Baťův kanál, 2008)

Provoz na plavebních komorách je od dubna do října. V květnu a září jsou všechny plavební komory otevřeny každý pátek, sobotu, neděli a ve státní svátky v čase od 9:30 do 13:30 a od 14:00 do 18:00 hodin. Přes měsíce červen, červenec a srpen jsou všechny plavební komory otevřeny každé úterý, středu, čtvrtek, pátek, sobotu, neděli a státní svátky od 9:30 do 13:30 a od 14:00 do 18:00 hodin. Obsluha plavebních komor je zabezpečována sezónními zaměstnanci podniku Povodí Moravy, s.p., kteří jsou zaměstnáni většinou na dohodu o pracovní činnosti (DPČ), případně na dohodu o provedení práce (DPP) v maximálním rozsahu 300 hodin. Jejich povinností je zapisovat průjezdy všech lodí viz příloha V.

V každém přístavišti se nachází půjčovny lodí. Na Baťův kanál je možné se vypravit i s vlastní lodí. Soukromá osoba za použití sjezdu do vody, nebo za užívání vodní cesty, neplatí žádný **poplatek**. Některé sjezdy se v celém toku nachází v areálu půjčoven lodí. Někteří provozovatelé půjčoven lodí si pak za průjezd mohou účtovat symbolický poplatek. (Baťův kanál, 2019)

3.4 Aktivity a lodní plavby na Baťově kanále

Jak již bylo uvedeno výše, v jednotlivých přístavech i v okolí plavebních komor se nachází řada půjčovn lodí. Možností zábavy je na Baťově kanálu i v jeho okolí spousta. Co se týká přímo vodní dopravy a cestovního ruchu, tak mají návštěvníci možnost využít pravidelné plavby výletních lodí, plavby na objednání pro skupiny, půjčovny motorových člunů, hausbóty, kánoe, kajaky, rafty, či vlastní lodě.

3.4.1 Pravidelné plavby výletních lodí

Pravidelné plavby výletní lodí jsou uskutečňovány na kratších úsecích Baťova kanálu, vzhledem k časové náročnosti, neboť rychlost lodí je omezena (5 km/h). Loď řídí kapitán a na palubě bývá obvykle také průvodce. Lístky na plavbu je nutné si rezervovat předem v dané půjčovně. Pravidelné trasy jsou následující:

1. Spytihněv – Napajedla – Otrokovice (Výletní loď Morava) - zvířata nejsou přepravována. Při zastávce v Babicích se doporučuje ochutnávka zmrzliny U Rybičky. Jízdní řád se liší v průběhu sezóny, tj. v červnu a září vyjíždí loď pouze v neděli v 13:00 hodin ze Spytihněvu a je uskutečňována pouze v minimálním počtu 20 osob. V měsících červenec a srpen jsou odjezdy v úterý, středu, čtvrtek a neděli v 15:00 hodin ze Spytihněvu a jedná se o pravidelné plavby. Liší se pouze místa zastávek a délka plavby. Ceník plavebního lístku je uveden v tabulce č. 3.3 níže. (Baťův kanál, 2019)

Tabulka 3.3 Ceník plavby výletní lodí Morava a Hollandia z přístavu Spytihněv

Lodní lístek	Výletní loď Morava	Výletní loď Hollandia
Jednosměrný	150 Kč	150 Kč / 189 Kč
Zpáteční	210 Kč	210 Kč
Jednotlivé úseky	70 Kč	70 Kč
Děti / ZTP	-40%	-40%

(Vlastní zpracování na základě dat z Baťův kanál, 2019)

2. Spytihněv – Uherské Hradiště – Uherský Ostroh (Výletní loď Hollandia) – plavby výletní lodí Hollandia jsou uskutečňovány pouze v červenci a srpnu. Plavby

s ochutnávkou vína probíhají v liché týdny v pátek od 19:00 hodin, v sudé týdny v sobotu od 19:00 hodin, cena této plavby je 320 Kč/os a trvají 2 hodiny. Vyhlídková plavba kolem Uherského Hradiště probíhá vždy v neděli od 10:30 hodin s cenou 90 Kč. Opět nejsou přepravována zvířata. Při zastávce v Uherském Ostrohu je doporučována návštěva zámku s prohlídkovými trasami do podzemí a na věž s expozicí historických hraček. Ceník plavebního lístku je uveden v tabulce č. 3.3 výše. (Bařův kanál, 2019)

3. Veselí nad Moravou – Strážnice a zpět – jízdní řád je v červenci a v srpnu ve středu a v sobotu, probíhá vždy jedna plavba každým směrem. Ceník plavebního lístku je uveden v tabulce č. 3.4 níže. (Bařův kanál, 2019)

Tabulka 3.4 Ceník plaveb z přístavu Veselí nad Moravou

Lodní lístek	Veselí nad Moravou - Strážnice	Veselí nad Moravou - Uherský Ostroh
Dospělí (jednosměrný/zpáteční)	220 Kč / 290 Kč	180 Kč / 220 Kč
Děti 3-15 let (jednosměrný/zpáteční)	120 Kč / 150 Kč	90 Kč / 110 Kč
Jízdní kolo (jednosměrný/zpáteční)	30 Kč / 50 Kč	30 Kč / 50 Kč

(Vlastní zpracování na základě dat z Bařův kanál, 2019)

4. Veselí nad Moravou – Uherský Ostroh a zpět – odjezdy jsou v měsících červenec a srpen každou neděli, vždy proběhne jedna plavba z Veselí nad Moravou do Uherského Ostrohu v délce cca 60 minut, a jedna plavba v opačném směru. Ceník plavebního lístku je uveden v tabulce č. 3.4 výše. (Bařův kanál, 2019)

Tabulka 3.5 Ceník vyhlídkové plavby s průvodcem

Lodní lístek	e-shop	na místě
Dospělí	120 Kč	130 Kč
Důchodci, studenti, ZTP	90 Kč	100 Kč
Děti 3-12 let	60 Kč	70 Kč
Děti do 3 let	zdarma	zdarma

(Vlastní zpracování na základě dat z Bařův kanál, 2019)

5. Strážnice – hodinová vyhlídková plavba s průvodcem – plavby je možné se zúčastnit v průběhu července a srpna každý den v čase od 11:00 nebo od 15:00 hodin. V případě velkého zájmu jsou plavby uskutečňovány každou hodinu. V měsících květen, červen a září jsou plavby uskutečňovány v úterý a čtvrtek od 11:00 hodin, a v sobotu a neděli od 11:00 a od 15:00 hodin. U těchto vyhlídkových plateb nezáleží na minimálním počtu cestujících. Pro tuto plavbu se nejvíce využívá plavidlo Ámos, které má kapacitu 45 osob a je bezbariérové. Ceník je uveden výše v tabulce č. 3.5. (Bařův kanál, 2019)

Tabulka 3.6 Ceník plavby na cykloloď pro dospělou osobu

Jednosměrné jízdné			
	Skalica na Slovensku	Sudoměřice	Petrov
Strážnice	250 Kč	220 Kč	120 Kč
Petrov	210 Kč	180 Kč	-
Sudoměřice	60 Kč	-	-
Zpáteční jízdné			
	Skalica na Slovensku	Sudoměřice	Petrov
Strážnice	430 Kč	390 Kč	220 Kč

(Vlastní zpracování na základě dat z Bařův kanál, 2019)

6. Strážnice – Petrov – Sudoměřice – Skalica na Slovensku a zpět (cykloloď – lodní linka) – tato lodní linka je v provozu v červnu o víkendech s odjezdem ze Strážnice v 9:00 hodin a příjezdem zpět do Strážnice v 12:55 hodin. V červenci a srpnu je možné plout každý den od 9:00 hodin s návratem taktéž v 12:55 hodin do Strážnice. Pro tuto plavbu je možné využít cykloloď Lipan, která má kapacitu 11 osob a je také částečně bezbariérová. Ceník plavby je uveden v tabulce č. 3.6 výše a uvedené ceny se týkají dospělé osoby. Děti do 3 let mají vstup zdarma, děti do 12 let za polovinu. Kolo je přepravováno také zdarma. Na lodi je možné také využít Wi-Fi. (Bařův kanál, 2019)
7. Okolo Petrova – v období červenec až září v pondělí až pátek, ostatní měsíce víkendy, 4x za den, se uskutečňují plavby z přístavu Petrov o délce přibližně 35 minut s výkladem

o historii holandského historického plavidla, současnosti Baťova kanálu a také o fauně a floře jižní Moravy. (Baťův kanál, 2019)

8. Hodonín – plavby jsou uskutečňovány denně včetně přepravy kol. Jedná se o zpáteční plavbu z Hodonína do Rohatce (délka 11 km), do ústí Baťova kanálu (13 km), do Rohatce Kolonky (15 km) a na meandry (délka 20 km). Dle vybrané délky se pohybuje cena za zpáteční lístek (125 až 250 Kč za dospělou osobu). (Baťův kanál, 2019)

3.4.2 Plavby pro větší skupiny

V případě větší skupiny (může se jednat o školní třídu, důchodce, zaměstnance firmy, apod.) existuje možnost pronájmu celé velké lodě. Tyto výletní lodě mají kapacitu 30 až 100 osob. U takové plavby je možné si domluvit délku plavby, harmonogram plavby, aktivity na palubě i mimo ni, průvodcovské služby, občerstvení a další. Tuto službu poskytují půjčovny Spytihněv s lodí Morava, Veselí nad Moravou a loď Danaj, Vnorovy s lodí Noe, Strážnice a loď Ámos a Hodonín s lodí Konstancie. (Baťův kanál, 2019)

3.4.3 Půjčovny lodí

Půjčovny lodí se nacházejí v každém přístavišti a přístavu na Baťově kanále. Liší se v množství poskytovaných služeb, vybavení jednotlivých lodí, ve vybavení zázemí, v cenách pronájmu lodí atd. Ceny půjčení lodí se odvíjí od délky výpůjční doby a také od počtu osob (lodě jsou pro 3 až 6 osob, 2 až 5 osob, atd.). Každá půjčovna i každá loď má různé vybavení. Dají se půjčit lodě, které mají plně vybavenou kuchyň s vařičem a ledničkou, sprchu, WC, topení, osvětlení a další. Většina přístavišť a přístavů nabízí také zázemí pro návštěvníky Baťova kanálu. Jedná se o různé možnosti ubytování, občerstvení, zábavy pro děti a další. Některé lodě si lze vypůjčit minimálně na půl dne a více, jiné klidně i na hodinu. V tomto případě se jedná o kánoe, kajaky, šlapadla, paddleboard a další. Některé půjčovny poskytují i slevové balíčky. Jako příklad lze uvést přístaviště U jezu Hodonín, kde nabízí zvýhodněné balíčky na plavbu a výstup na radniční věž, plavbu a prohlídku ZOO, plavbu a ubytování. (Baťův kanál, 2019)

Motorové čluny jsou určeny pro výpůjčku v rádech hodin a jsou tak vhodné pro rodiny s dětmi, jednotlivce, kamarády, pro všechny, co si chtějí udělat krátký výlet. Součástí vybavení člunů jsou záchranné vesty a v půjčovně proběhne také proškolení obsluhy člunu v ovládání

a manipulací s ní. U většiny půjčoven jsou v ceně zahrnuty také pohonné hmoty. Za každou zapůjčenou loď je nutné zaplatit vratnou zálohu. Výše zálohy se pohybuje v řádech tisíců Kč v závislosti na typu lodi a délky výpůjčky. Motorový člun si lze vypůjčit v následujících půjčovnách:

1. *Spytihněv* (cena za hodinu od 310 Kč v závislosti na měsíci),
2. *Babice* (cena za 1 den od 2 800 Kč),
3. *Staré Město* (cena za 1 hodinu od 800 Kč),
4. *Veselí nad Moravou* (cena od 500 Kč za hodinu),
5. *Vnorovy* (cena za hodinu od 279 Kč),
6. *Přístav Petrov* (cena za hodinu od 500 Kč),
7. *Baťův kanál Petrov* (cena za hodinu od 768 Kč),
8. *Sudoměřice* (cena od 300 Kč za hodinu),
9. *Skalice* (cena od 13 Euro za hodinu),
10. *Centrum vodní turistiky, Přístaviště U Jezu Hodonín* (cena od 800 Kč za hodinu).

(Baťův kanál, 2019)

Obytné lodě (hausbóty) jsou nejvyhledávanější variantou pro trávení dovolené v České republice na Baťově kanále. Lze si vypůjčit různé typy, které mají kapacitu pro 4 až 8 osob. Stejně jako v případě motorových člunů, není zapotřebí k obsluze žádný průkaz, obsluha je proškolená před odplutím v půjčovně. Obytné lodě si lze půjčit v následujících půjčovnách:

1. Hamboot, s.r.o., Spytihněv,
2. Jacht Morava Babice,
3. Kroměřížská plavební s.r.o., Kroměříž,
4. LODĚ – HAUSBÓTY z.s., Staré Město,
5. David Šálek, Uherský Ostroh,
6. Karel Chmelař, Ranč Mississippi, Veselí nad Moravou,
7. Půjčovna hausbótů, Miroslav Žádník, Veselí nad Moravou,
8. Půjčovna hausbótů Eva, Ranč Mississippi River, Veselí nad Moravou,
9. Přístaviště Pod lipami, Veselí nad Moravou,
10. Baťův kanál přístav s.r.o., Veselí nad Moravou,
11. Přístaviště Vnorovy, Plavební komora I,
12. Vodní doprava s.r.o., Strážnice,
13. Půjčovna lodí Sudoměřice,

14. I. Slovácká plavební, Sudoměřice,

15. Prvá plavebná spolenosť s.r.o. Pristav na Baťovom kanáli, Skalica.

(Baťův kanál, 2019)

Celá vodní cesta se dá sjet na **kánoích i raftech**, nejoblíbenější je však oblast kolem Strážnice, kde kanál teče neregulovaným úsekem řeky Moravy. Této oblasti se kvůli váťým pískům říká Moravská Sahara. Půjčit si kánoe a nemotorové čluny lze na těchto místech:

1. Spytihněv (cena od 140 Kč za hodinu),
2. Veselí nad Moravou (cena od 100 Kč za hodinu),
3. Vnorovy (ceny od 39 Kč za hodinu),
4. Sudoměřice (cena za hodinu 60 Kč),
5. Strážnice (od 250 Kč za jednodenní plavby),
6. Hodonín (250 Kč osoba).

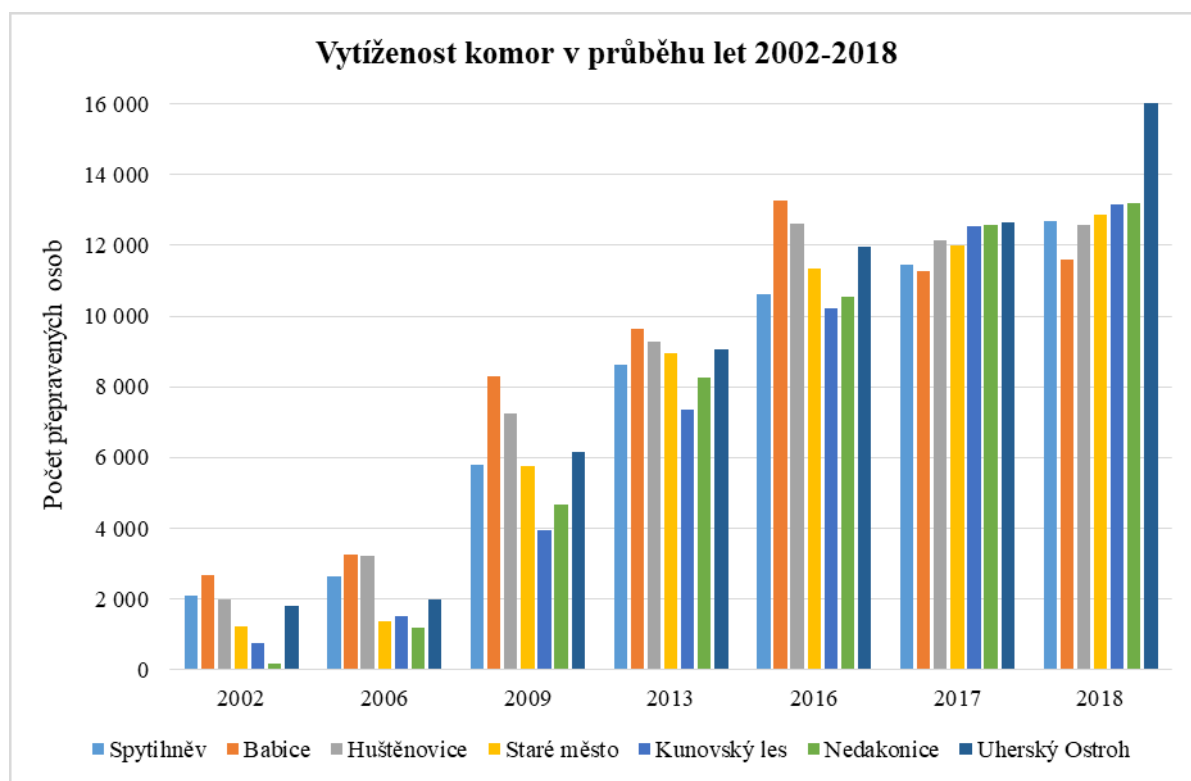
(Baťův kanál, 2019)

3.4.4 Aktivity v okolí Baťova kanálu

Nejrozšířenější aktivita, kterou lze vykonávat v okolí Baťova kanálu, je cyklistika. V okolí Baťova kanálu existují cyklostezky o délce více než 80 kilometrů a navazují na ně další cyklostezky v okolí, včetně Moravských vinařských stezek. Povrch cyklostezek je převážně asfaltový, takže je vhodný také pro in-line bruslaře. Cyklostezky jsou vedeny zcela mimo silnice nebo železniční tratě. Avšak v Jihomoravském kraji je cyklostezka vedena po místních komunikacích. Vzhledem k malému provozu nedochází k omezování cyklistů, kteří se pohodlně dostanou z Veselí nad Moravou nebo Uherského Ostrohu až do Strážnice, nebo Hodonína. Cyklistiku lze také spojit s plavbou po Baťově kanálu. Většina lodí přepravuje kola, takže lze využít variantu, kdy část cesty povede po cyklostezce a část plavbou po Baťově kanále. Jak již bylo uvedeno výše, cyklostezka je napojena na další významné cyklotrasy. Příkladem může být Cyklostezka Zlín – Otrokovice, Kolem Ostrožska, Podél štěrkových jezer, Baťova kanálu a vinogradů, Technické a přírodní památky Uherskohradišťska, Velký okruh Bílými Karpaty, Cyklostezka podél řeky Moravy od Hodonína až do Bratislavy a řada dalších. (Baťův kanál, 2019)

4 ANALÝZA PROVOZU A ZHODNOCENÍ VYUŽITÍ BAŤOVA KANÁLU V CESTOVNÍM RUCHU

V této kapitole jsou zpracována data z jednotlivých plavebních komor, která se týkají počtu osob, jež komorou propluly. Zdrojové tabulky jsou archivovány v Uherském Hradišti na Povodí Moravy, s.p. v ručně psaných záznamech. Část dat byla přepsána do elektronické podoby, ale v různé kvalitě. Na základě poskytnutých dat je zpracována tabulka v MS Excel s názvem BK-DATA, která je samostatnou přílohou. Vzhledem ke svému rozsahu je tato příloha dostupná pouze v elektronické podobě na přiloženém CD. Dokument obsahuje dva listy – sumář a data. Na listu sumář jsou označeny roky a komory, pro které byla data dostupná. Z let zaznamenaného provozu 1998 až 2018 byly vybrány roky 2002, 2006, 2009, 2013, 2016, 2017 a 2018, ve kterých jsou celistvá data pro všechny komory. Druhý list obsahuje podle jednotlivých dnů v roce počet lodí a počet osob, které komorou projely. Ačkoliv je kanál v provozu od dubna do října, v tabulce jsou zahrnuta data za měsíce květen až září, neboť provoz v dubnu a říjnu je mizivý (nanejvýš poslední dubnový víkend a první říjnový). Potřebná data byla ze základní tabulky vyfiltrována pomocí kontingenčních tabulek a následně zobrazena grafy. Pro přehlednost je vše rozděleno do dvou kapitol podle krajů (Zlínský a Jihomoravský).



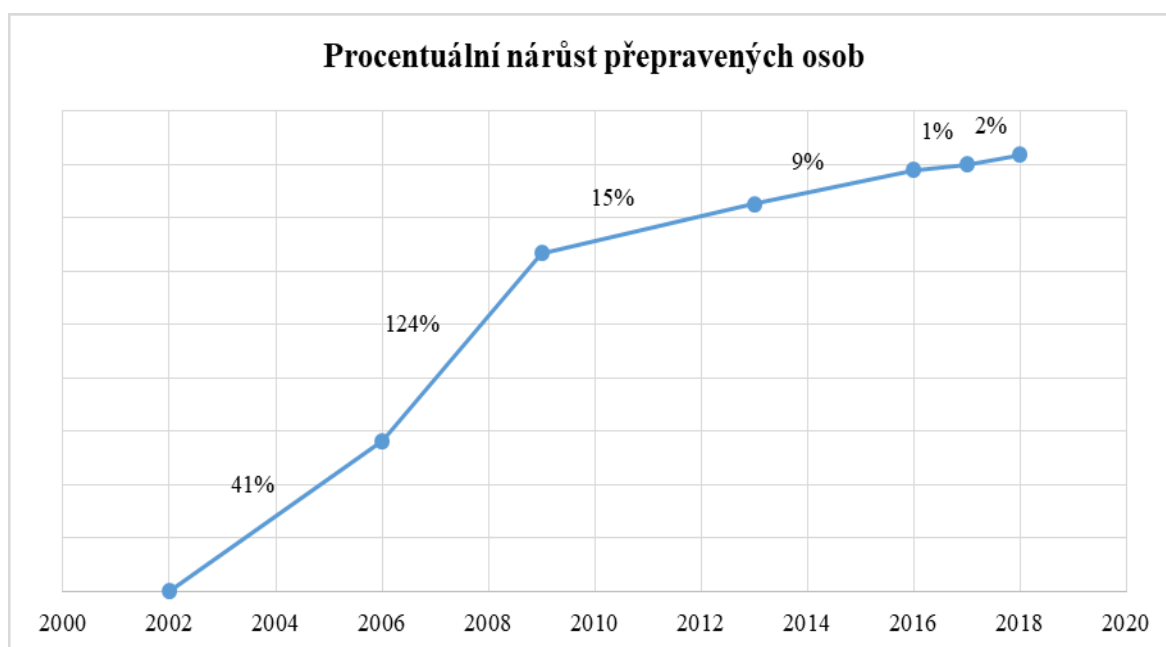
Obrázek 4.1 Graf vytiženosti komor ve Zlínském kraji v průběhu let 2002 až 2018

(Vlastní zpracování na základě dat ze záznamů od Povodí Moravy s.p.)

4.1 Plavební komory Zlínského kraje

Ze třinácti komor, které jsou v současné době v provozu, se ve Zlínském kraji nachází sedm. V okrese Zlín je to Spytihněv, v okrese Uherské Hradiště pak Babice, Huštěnovice, Staré Město, Kunovský les, Nedakonice a Uherský Ostroh. V obci Spytihněv Bařův kanál opouští koryto řeky Moravy a ústí do ní ve Starém Městě. Vytíženost jednotlivých komor v průběhu sledovaných let je znázorněna na grafu výše (Obrázek č. 4.1).

Procentuální nárůst přepravených osob přehledněji zobrazuje graf níže (Obrázek č. 4.2). Mezi lety 2002 a 2006 je nárůst minimální, ročně v průměru o 10 %, mezi lety 2006 a 2008 se meziroční přeprava zvedala o 41 %, mezi lety 2009 a 2013 ročně o 3,75 %, 2013 až 2016 o 3 %, následující rok o 1 % za poslední sledovaný rok 2018 o 2 % oproti roku 2017.

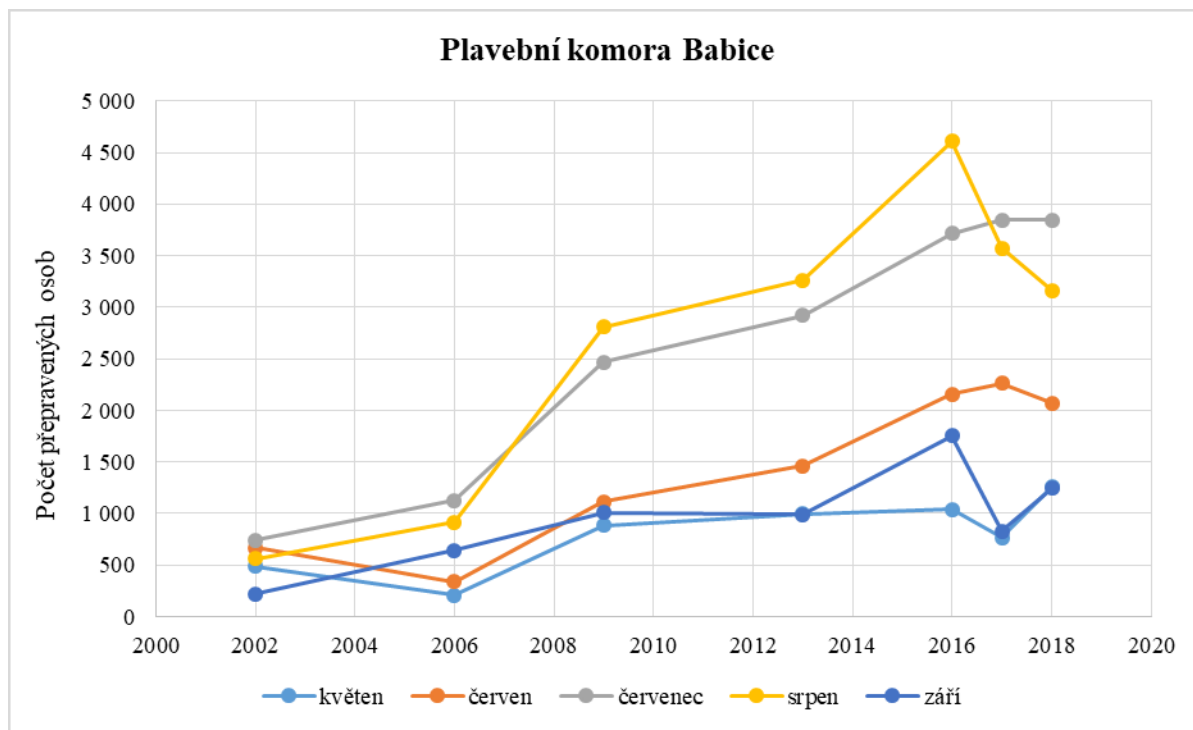


Obrázek 4.2 Procentuální nárůst přepravených osob ve Zlínském kraji v letech 2002 až 2018

(Vlastní zpracování na základě dat ze záznamů od Povodí Moravy s.p.)

Srovnání **vytíženosti komor podle měsíců** v roce vychází graficky pro všechny komory obdobně. Nejnižší vytíženost komor je v měsíci květnu a září, kdy jsou plavební komory v provozu pouze od pátku do neděle. Nejvíce vytížené jsou plavební komory v období hlavních prázdnin, to je v měsíci červenci a srpnu, kdy je provoz každý den kromě pondělí. Vytíženost v měsíci červnu se pohybuje uprostřed mezi hlavní sezónou a vedlejší sezónou. Vzhledem k tomu, že všechny grafy mají podobnou křivku vývoje trendu vytíženosti, byla pro představu vybrána plavební komora Babice, která má ve sledovaných letech uveden absolutně nejvyšší

počet přepravovaných osob (jedná se o Obrázek č. 4.3 níže). Toto prvenství získala plavební komora s pomocí stabilní a pečlivé obsluhy, která nevynechá zápis žádné z projíždějících lodí. Grafy s trendy ostatních komor ve Zlínském kraji jsou obsahem Přílohy VI této práce.



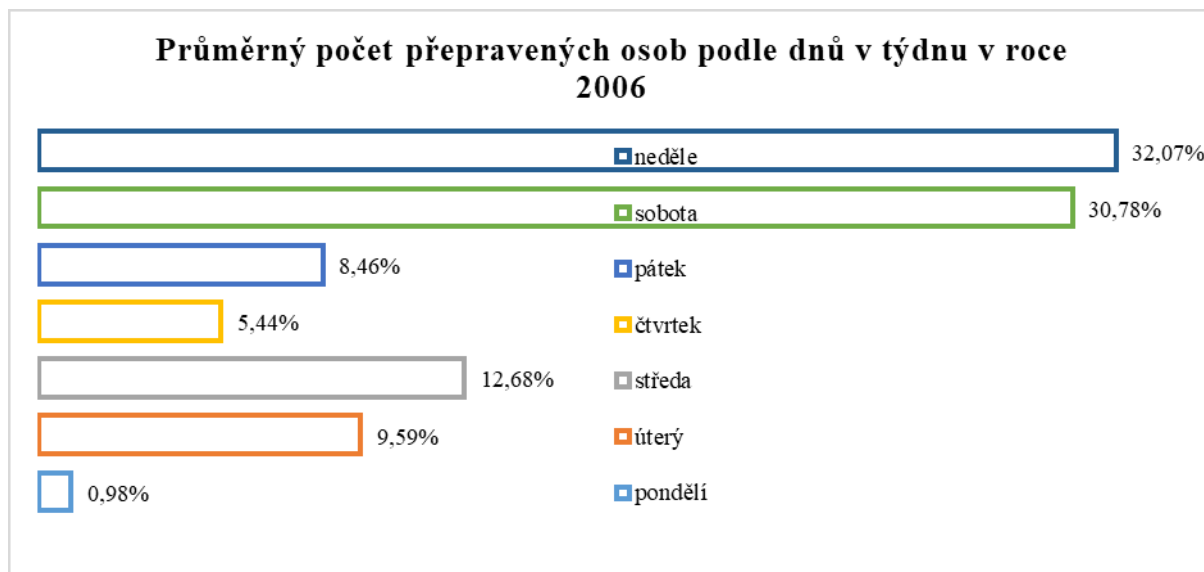
Obrázek 4.3 Graf vytíženosti plavební komory Babice podle počtu přepravených osob v letech 2002 až 2018

(Vlastní zpracování na základě dat ze záznamů od Povodí Moravy s.p.)

Dalším pohledem na srovnání plavebních komor je hledisko vytíženosti podle dne v týdnu. Vzhledem k tomu, že dochází k obdobné situaci jako v případě srovnání vytíženosti dle jednotlivých plavebních komor, tj. obdobnému trendu vývoje vytíženosti podle dne v týdnu, byly k analýze vybrány pouze roky 2006, 2013 a 2018. V těchto letech jsou již v provozu všechny komory a na počet návštěvníků má kromě dne v týdnu ještě velký vliv počasí nebo zajímavý program.

Obrázku č. 4.4 níže, je zachycen průměrný počet přepravených osob podle dne v týdnu za rok 2006. Mezi nejvíce vytížený den patří neděle a hned po ní sobota. Jedná se o víkend, plavební komory jsou otevřeny po celou sezónu a většina pracujících osob má volno. Mezi nejméně vytížený den v týdnu patří pondělí. Je to dáno hlavně otevírací a provozní dobou plavebních komor, kdy v pondělky je obsluha přítomna pouze v případě státního svátku nebo významné

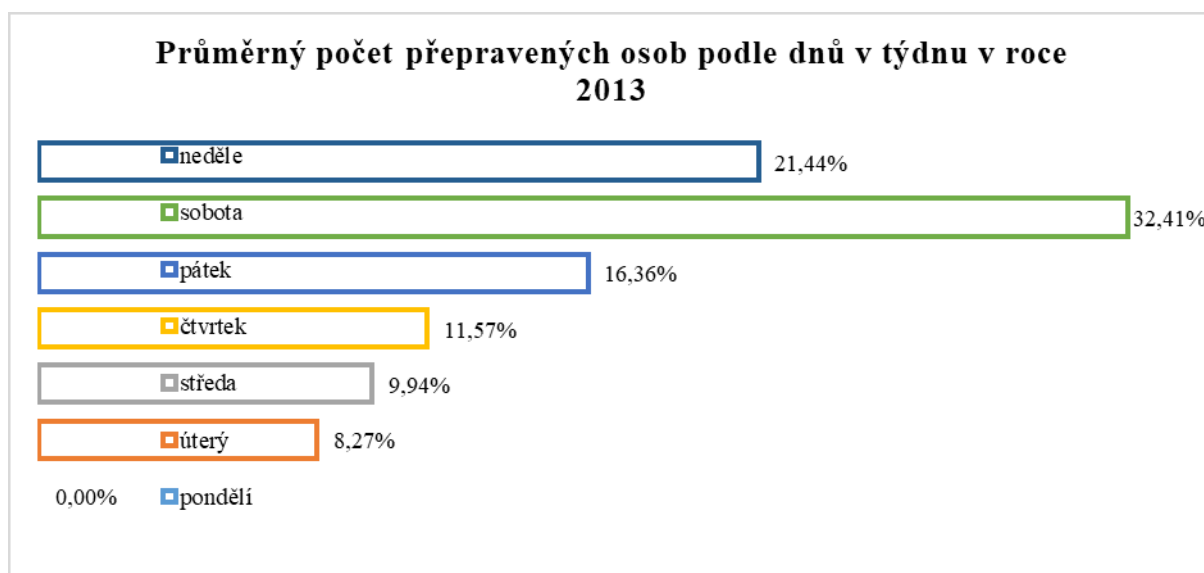
kulturní akce. Je zajímavé, že středa předběhla pátek, což je nejspíše způsobeno exkurzemi a výlety školních tříd. Plavba na výletních lodích byla něčím novým a vítaným zpestřením dne.



Obrázek 4.4 Graf rozložení návštěvnosti Zlínského kraje dle dne v týdnu v roce 2006

(Vlastní zpracování na základě dat ze záznamů od Povodí Moravy s.p.)

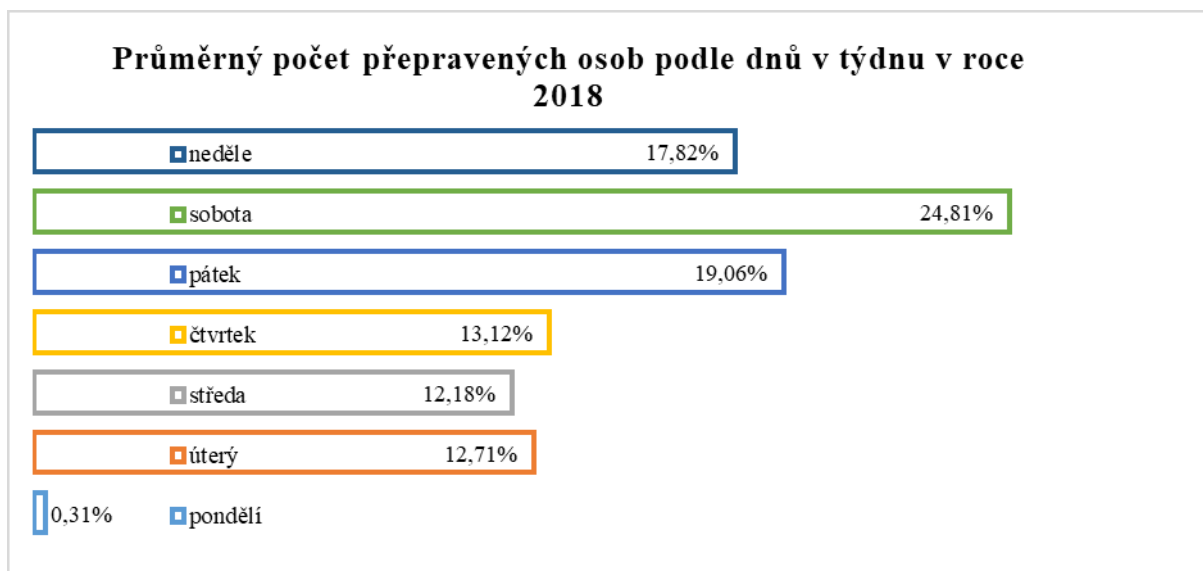
Na dalším Obrázku č. 4.5 je zachycen rok 2013. Ve srovnání s rokem 2006 je patrné, že ve vytíženosti je mírný posun. Nejvíce vytíženým dnem je sobota, dalšími dny jsou neděle a středa je logicky nahrazena pátkem. Vzhledem k tomu, že v roce 2013 nepřípadl žádný sváteční den na pondělí, byly všechny plavební komory v pondělky zavřeny.



Obrázek 4.5 Graf rozložení návštěvnosti Zlínského kraje dle dne v týdnu v roce 2013

(Vlastní zpracování na základě dat ze záznamů od Povodí Moravy s.p.)

Na následujícím obrázku č. 4.6 je zobrazeno shrnutí návštěvnosti za celý rok 2018. Opět se potvrzuje konstatování, že nejvíce přepravených osob je v sobotu. Jen neděle je přeskočena pátkem. Trochu to vypovídá o současném trendu, kdy většina rodin vyrazí za zábavou v sobotu a v neděli odpočívají doma, aby se v klidu připravili na další pracovní týden.



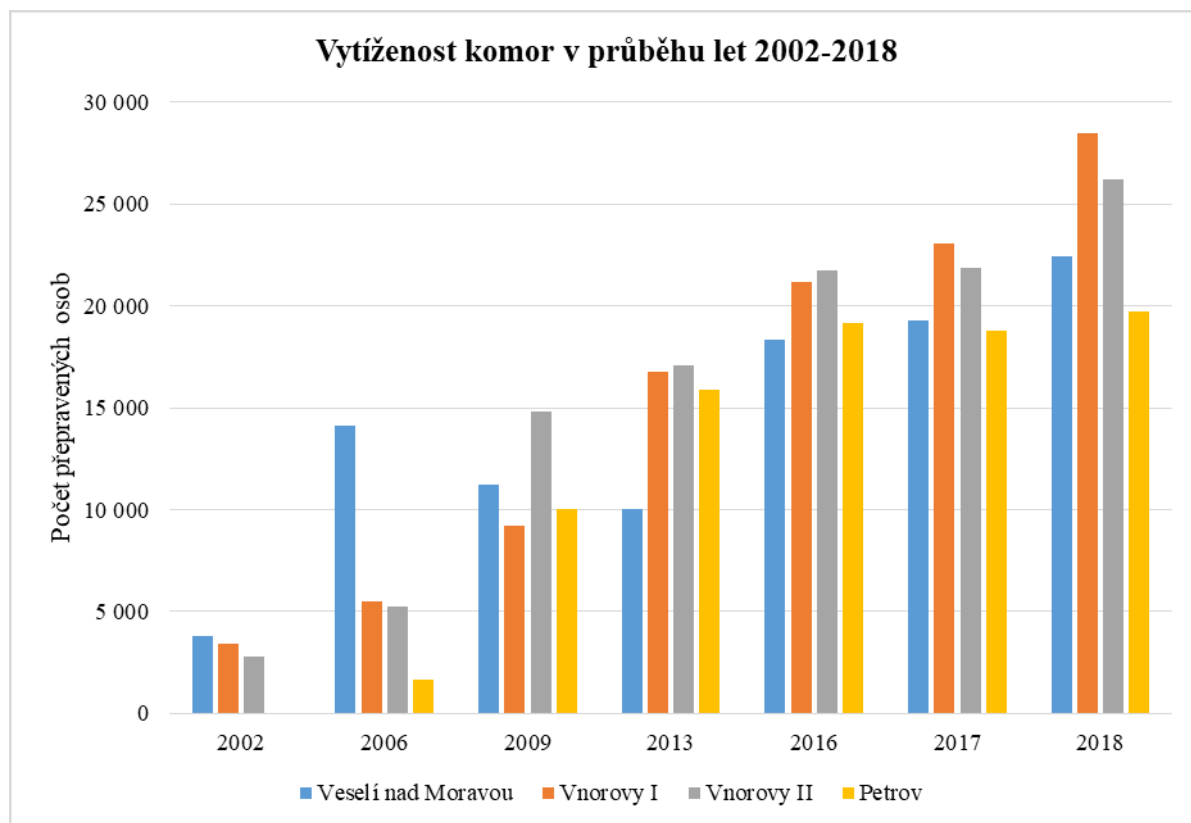
Obrázek 4.6 Graf rozložení návštěvnosti Zlínského kraje dle dne v týdnu v roce 2018

(Vlastní zpracování na základě dat ze záznamů od Povodí Moravy s.p.)

Je patrné, že nejvíce osob se vyjíždí plavit o sobotách, v roce 2018 se jednalo asi o jednu čtvrtinu z celkového počtu osob. V předchozích letech byl podíl větší, procentuální pokles je spojen s vytížeností, kdy čekání na komoru v délce až dvou hodin začíná přesahovat únosnou míru. Další dny jako pátek a neděle jsou na tom obdobně; úterý, středa a čtvrtek má návštěvnost nižší. Nejslabší je samozřejmě pondělí, neboť v tento den nejsou plavební komory otevřeny pro širokou veřejnost. Je vyhrazen pouze pro plavbu obsluhy, zaměstnanců a těch, kteří mají klíče a jsou schopni se při průjezdu komorami obsloužit sami. Tyto průjezdy však nejsou zahrnuty ve statistikách z prostého důvodu – obsluha má volný den, nikdo nezapisuje. Lze tedy říci, že mezi nejvytíženější dny v týdnu patří prodloužený víkend, což je způsobeno i provozní dobou jednotlivých plavebních komor, které jsou mimo hlavní letní sezónu otevřeny pouze od pátku do neděle a ve svátek.

4.2 Plavební komory Jihomoravského kraje

V Jihomoravském kraji se v současné době nachází v provozu šest plavebních komor. Jedná se o Veselí nad Moravou, Vnorovy I, Vnorovy II, Strážnice I, Strážnice II a Petrov. Plavební komora Rohatec je ve výstavbě. Z tohoto důvodu nejsou dostupná žádná data. Pro analýzu byla použita data za čtyři plavební komory. Jedná se o Veselí nad Moravou, Vnorovy I, Vnorovy II a Petrov. Za plavební komory Strážnice I a Strážnice II data nejsou, fungují bez obsluhy, objem jejich přepravy bude blízko průměru komor Vnorovy II a Petrov. Následující Obrázek č. 4.7 zachycuje vytíženost jednotlivých plavebních komor v průběhu let 2002 až 2018. Obecně lze konstatovat, že dochází k růstu návštěvnosti ve srovnání s předchozím rokem. V obci Vnorovy dochází ke křížení Baťova kanálu s řekou Moravou.

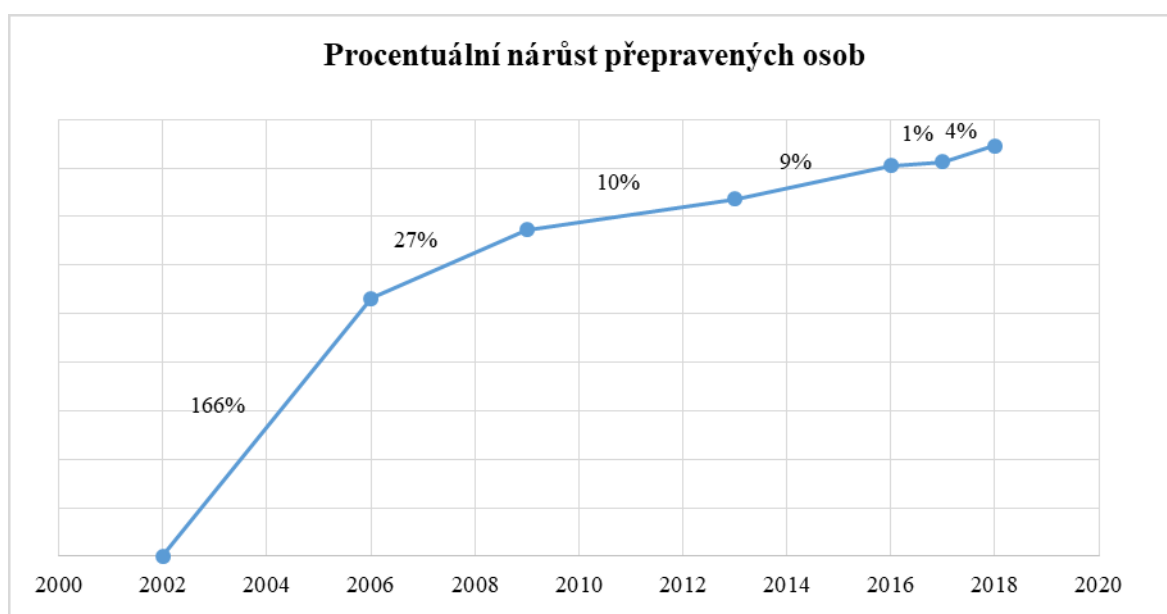


Obrázek 4.7 Graf vytíženosti komor v Jihomoravském kraji v průběhu let 2002 až 2018
(Vlastní zpracování na základě dat ze záznamů od Povodí Moravy s.p.)

Vysoký podíl návštěvnosti v 2006 u plavební komory Veselí nad Moravou ve srovnání s ostatními komorami je způsoben tím, že pouze zde jezdila výletní loď a došlo k vybudování

zázemí. V roce 2009 došlo znovu k vyšším podílům u komor Veselí nad Moravou a Vnorovy II. Stalo se tak opět hlavně z důvodů plaveb výletními loděmi.

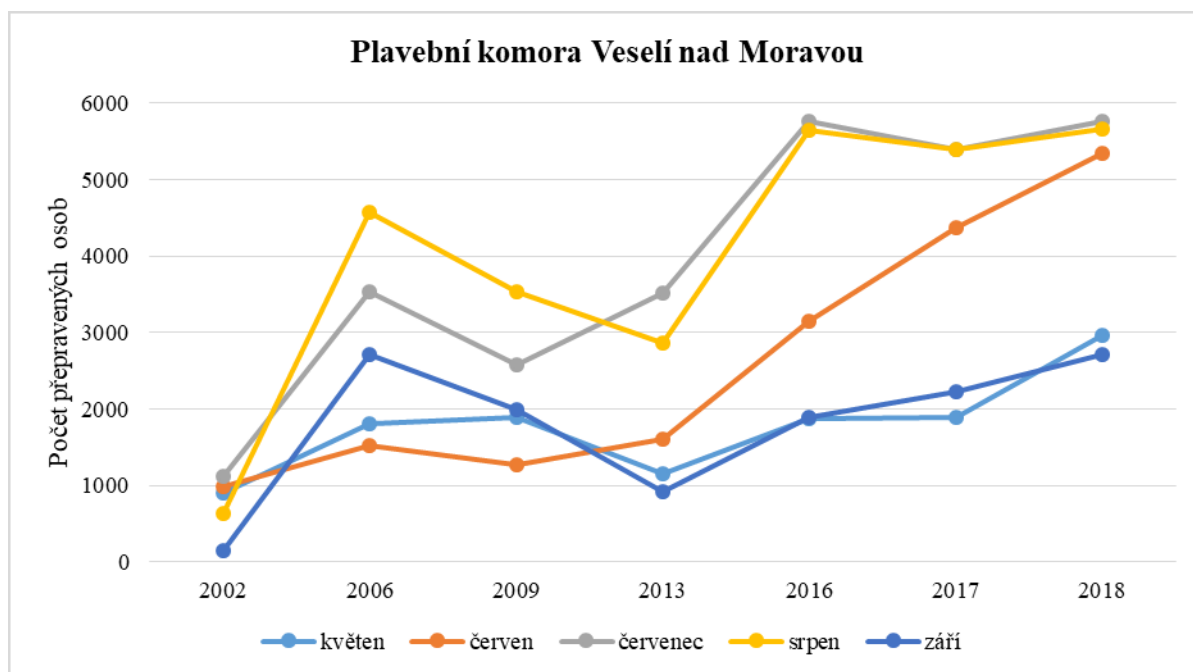
V grafu je také zachyceno otevření plavební komory Petrov - data jsou dostupná až v roce 2006, objem přepravy vzrůstá od roku 2009 a souvisí s vybudováním a vylepšováním zázemí. Lze tedy říci, že mezi nejvytíženější komory patří plavební komora Vnorovy I a Vnorovy II. Tato skutečnost je dána také tím, že plavební komory Vnorovy I a II leží na technicky zajímavém křížení Baťova kanálu s řekou Moravou.



Obrázek 4.8 Procentuální nárůst přepravených osob v Jihomoravském kraji v letech 2002 až 2018

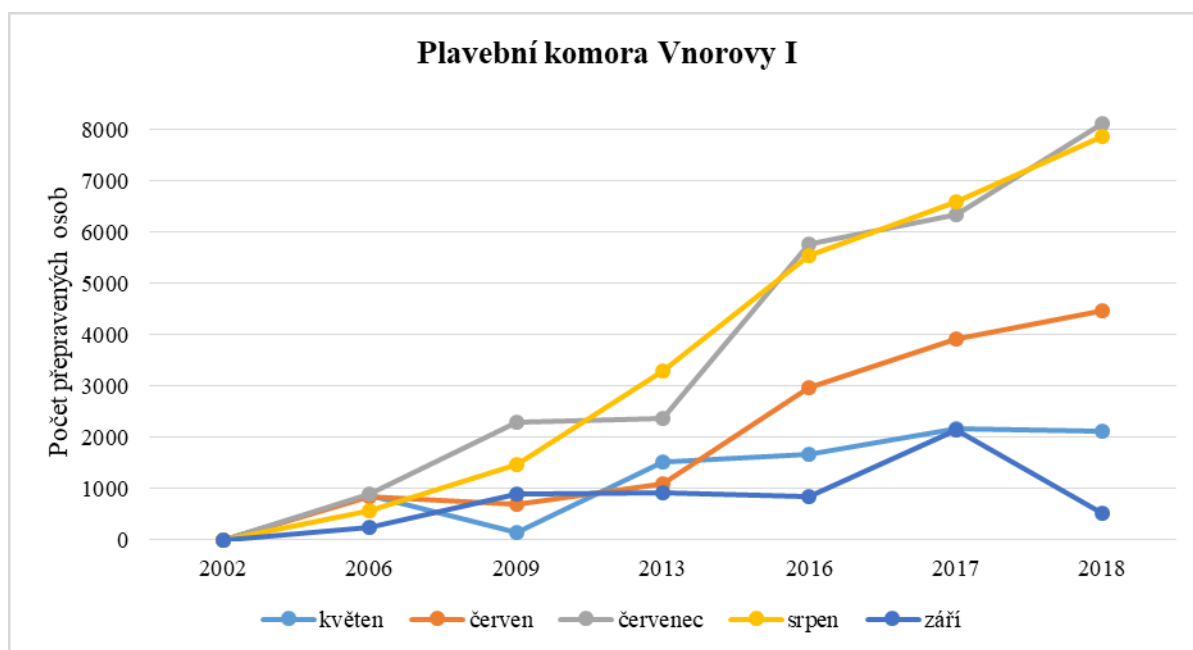
(Vlastní zpracování na základě dat ze záznamů od Povodí Moravy s.p.)

Srovnání **vytíženosti komor podle měsíců** v roce vychází graficky pro všechny komory obdobně. Jedinou výjimkou je plavební komora Veselí nad Moravou, kde je trend vývoje částečně odlišný (více viz Obrázek č. 4.9). Zatímco u plavebních komor Vnorovy I, Vnorovy II a Petrov je trend vývoje vytíženosti komor podle měsíců pozvolna rostoucí, u plavební komory Veselí nad Moravou je trend vývoje křivky vytíženosti komor podle měsíců pravidelně se opakující – tzn., že v první polovině sledovaných let došlo k maximu v roce 2006. Jak již bylo uvedeno výše v textu, jednalo se převážně o plavby výletních lodí a nejlépe vybaveným zázemím přístavu s půjčovnou, poté dochází k poklesu až na minimum v roce 2013. Od roku 2013 dochází opět k růstu, ale od roku 2016 plavební komora Veselí nad Moravou spíše stagnuje, neboť přístav už kapacitně nestačí. Nárůst je pouze v měsíci červnu, kdy výletní loď plní školní exkurze. Další odlišnosti proti Zlínskému kraji již nejsou.



Obrázek 4.9 Graf vytíženosti plavební komory Veselí nad Moravou podle počtu přepravených osob v letech 2002 až 2018

(Vlastní zpracování na základě dat ze záznamů od Povodí Moravy s.p.)



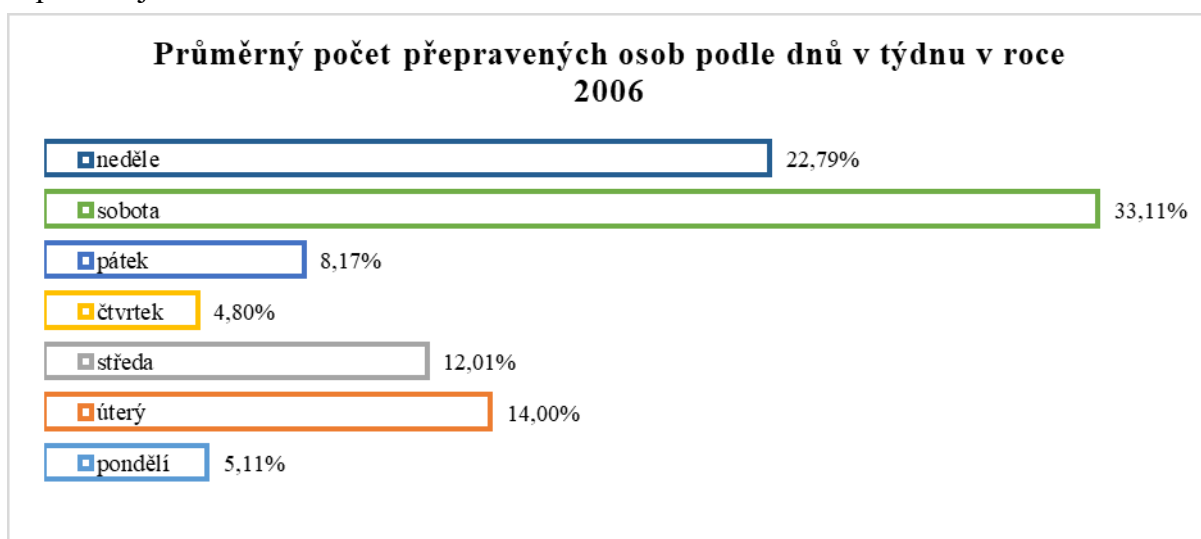
Obrázek 4.10 Graf vytíženosti plavební komory Vnorovy I podle počtu přepravených osob v letech 2002 až 2018

(Vlastní zpracování na základě dat ze záznamů od Povodí Moravy s.p.)

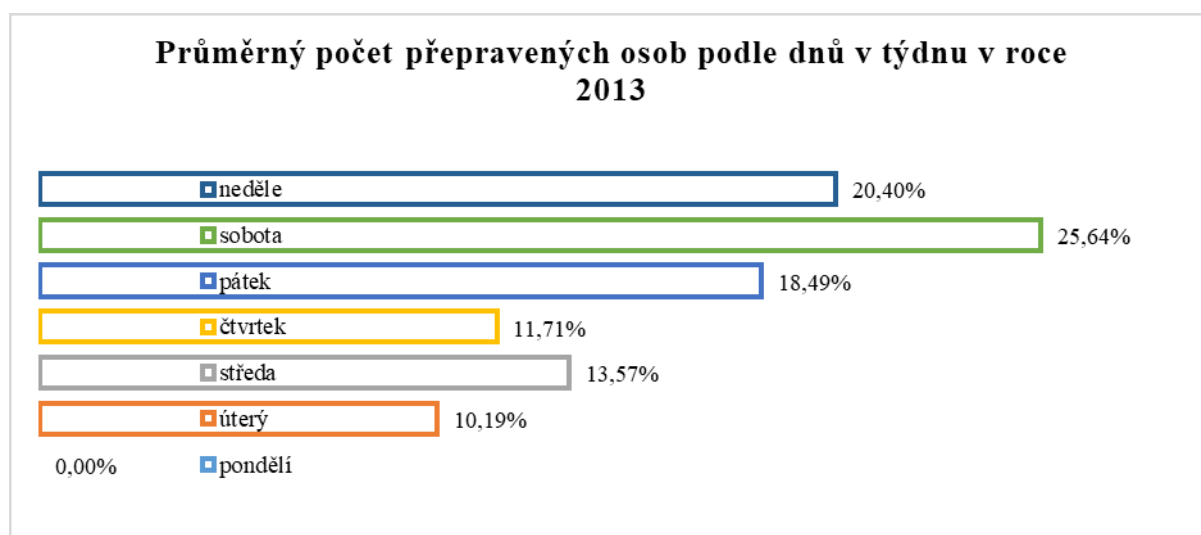
Pro představu byla vybrána plavební komora Vnorovy I, která má ve sledovaných letech absolutně nejvyšší počet přepravovaných osob (jedná se o obrázek č. 4.10 výše). Důvodem je

její atraktivita. Grafy s trendy ostatních komor v Jihomoravském kraji jsou obsahem Přílohy VIII této práce.

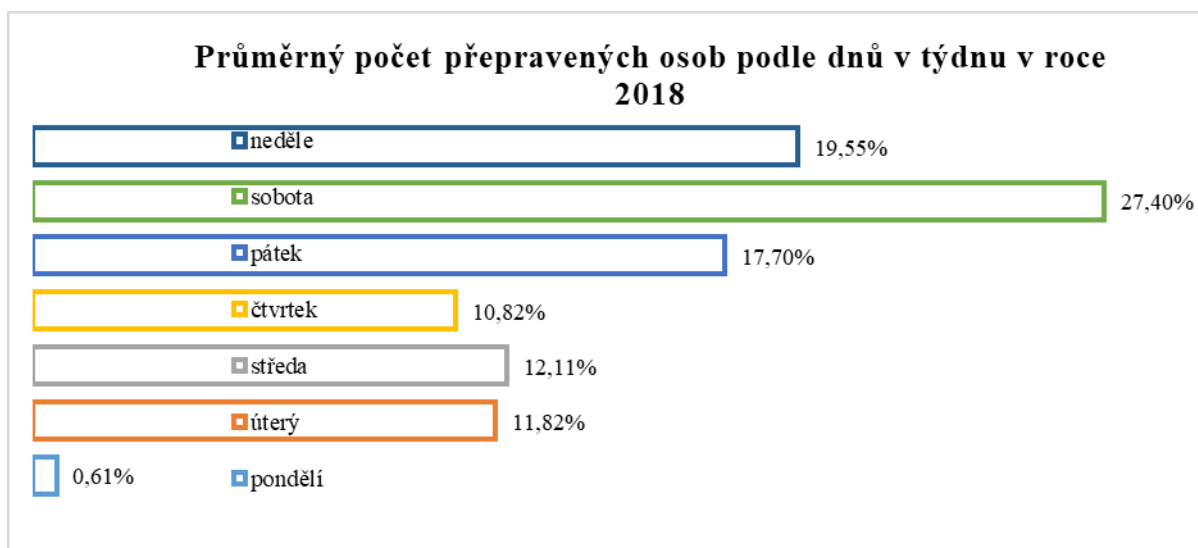
Při srovnání vytiženosti plavebních komor podle dne v týdnu dochází u Jihomoravského kraje opět k obdobnému trendu, jako ve Zlínském kraji. Následující grafy zachycují roky 2006, 2013 a 2018 (Obrázek č. 4.11, 4.12, 4.13). Mezi nejvytiženější den v týdnu patří sobota a poté neděle. Návštěvnost v pondělí je téměř zanedbatelná, neboť jak již bylo uvedeno výše v textu, provozní doba v období hlavní sezóny je od úterý do neděle, v období vedlejší sezóny od pátku do neděle. V pondělí je zavírací den.



Obrázek 4.11 Graf rozložení návštěvnosti Jihomoravského kraje dle dne v týdnu v roce 2006
(Vlastní zpracování na základě dat ze záznamů od Povodí Moravy s.p.)



Obrázek 4.12 Graf rozložení návštěvnosti Jihomoravského kraje dle dne v týdnu v roce 2013
(Vlastní zpracování na základě dat ze záznamů od Povodí Moravy s.p.)



*Obrázek 4.13 Graf rozložení návštěvnosti Jihomoravského kraje dle dne v týdnu v roce 2018
(Vlastní zpracování na základě dat ze záznamů od Povodí Moravy s.p.)*

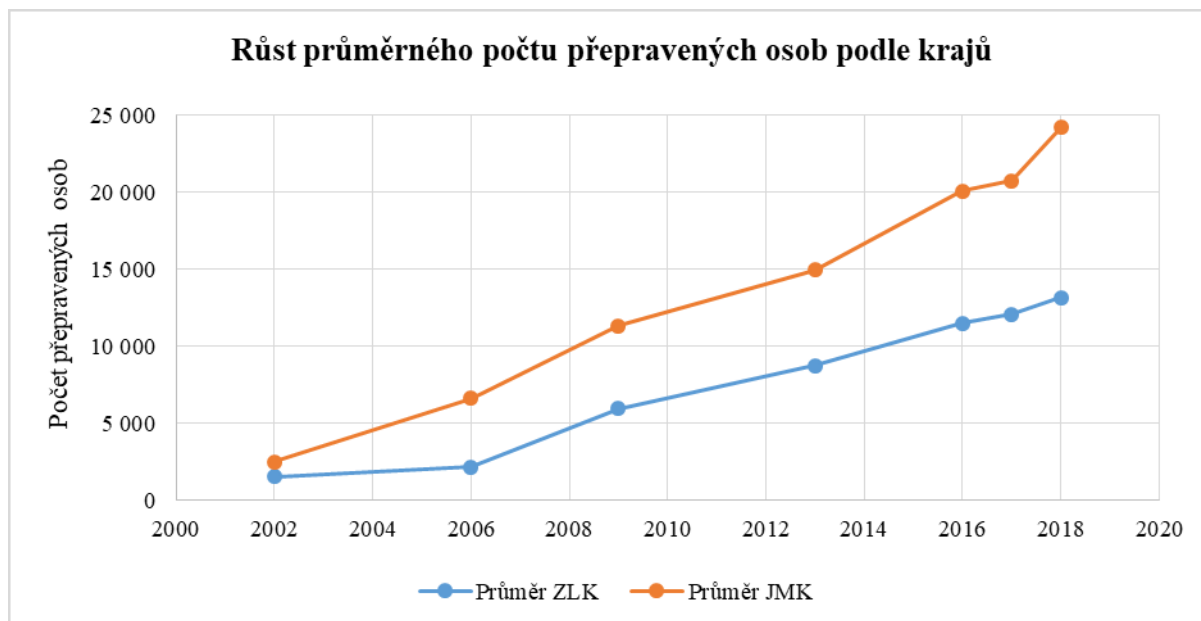
V Příloze IX jsou pro názornost uvedeny tabulky vývoje vytíženosti podle dne v týdnu za roky 2006, 2013 a 2018 v procentech. O sobotách vyjíždí čtvrtina osob, během neděle pětina, zbytek v ostatních pracovních dnech, přičemž pátek je o něco víc vybírán k rekreaci a zábavě než v minulých letech. Je zřejmé, že vytíženost souvisí s provozní dobou jednotlivých plavebních komor. Oficiálně je u všech shodná s polední pauzou pro obsluhu, která není obsluhou vždy dodržována, což může způsobit další drobné odlišnosti.

4.3 Srovnání Zlínského a Jihomoravského kraje

Následující kapitola se zabývá srovnáním výsledků analýzy plavebních komor ve Zlínském kraji a v Jihomoravském kraji. Ve Zlínském kraji obecně se nachází více plavebních komor a vede jím také delší trasa kanálu. Nicméně ve Zlínském kraji bylo přepraveno daleko méně osob. Grafický vývoj je zachycen na Obrázku č. 4.14 níže.

Zdůvodnění je třeba hledat v lepším zázemí, přístavech, ubytování a dalších službách. Přístav Petrov má kromě bezchybného moderního vybavení a dostupných služeb spoustu tradičních sklípků k večernímu posezení a zábavě. Podobně je na tom Strážnice, navíc jsou strážnické komory bez obsluhy s neměnnou výškou hladiny. Vnorovy lákají bezkonkurenční plavební komorou, Veselí nad Moravou je přirozeným centrem Baťova kanálu s infocentrem a přístavem

v centru města. Rozdíl v návštěvnosti se stále zvětšuje. V Jihomoravském kraji je přepravován téměř dvojnásobek osob oproti kraji Zlínskému.

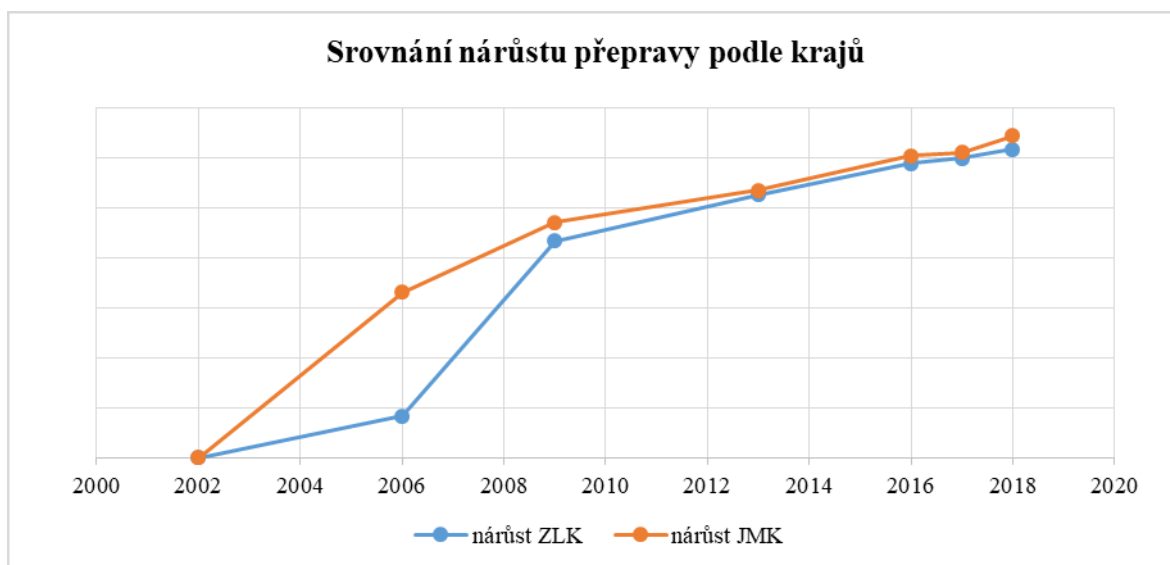


Obrázek 4.14 Graf vývoje průměrného počtu přepravených osob podle krajů v letech 2002 až 2018

(Vlastní zpracování na základě dat ze záznamů Povodí Moravy s.p.)

Tato skutečnost je zapříčiněna také tím, že v jihomoravských přístavech je větší množství plaveb výletními loděmi, plavby s ochutnávkou vín či více přírodních zajímavostí.

Na následujícím obrázku č. 4.15 je zachyceno srovnání Jihomoravského a Zlínského kraje z hlediska nárůstu přepravy. Z tohoto hlediska lze konstatovat, že v Jihomoravském kraji byl o plavbu po kanálu prudký zájem hned od roku 2002, zatímco Zlínský kraj ztrátu dohnal až v roce 2009. Dále už je zvyšování počtu přepravovaných osob podle růstu vzhledem k předchozímu sledovanému období za oba kraje téměř shodné. Ke srovnání byly použity modifikované grafy procentuálního nárůstu přepravených osob za jednotlivé kraje z předcházejících kapitol 4.1 a 4.2. Z tohoto důvodu nejsou u srovnávacího grafu uvedeny jednotky.

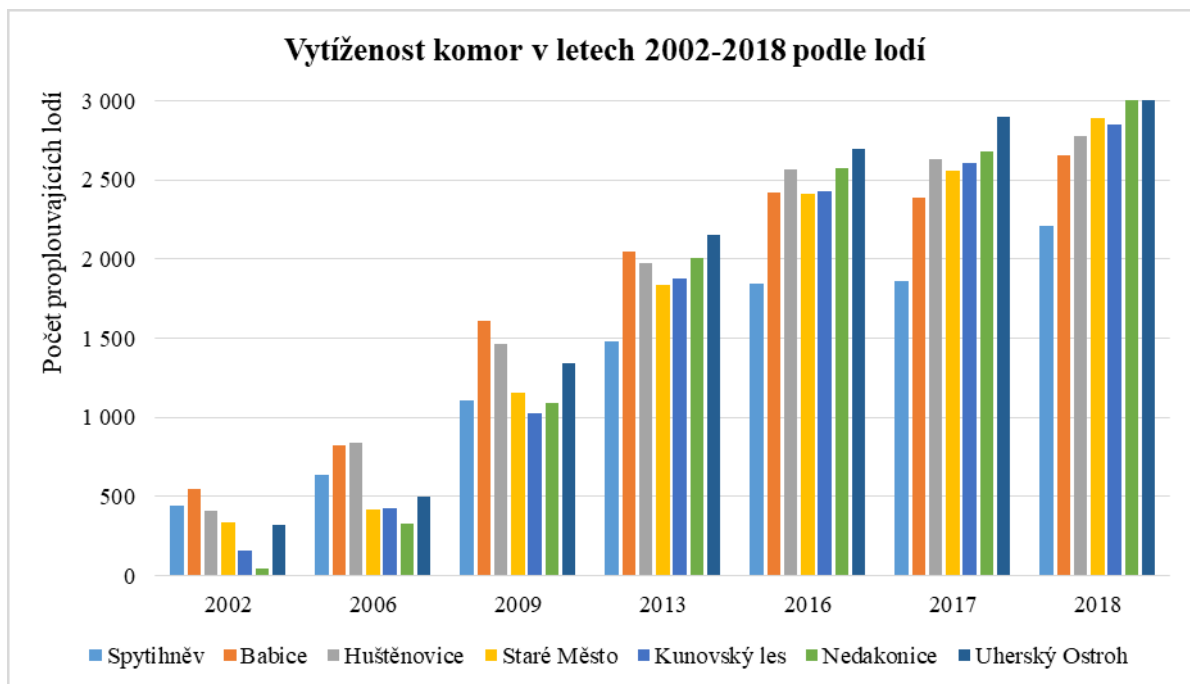


*Obrázek 4.15 Graf vývoje nárůstu přepravy podle krajů v letech 2002 až 2018 v %
(Vlastní zpracování na základě dat ze záznamů od Povodí Moravy s.p.)*

Obecně tedy platí, že počet lidí, kteří navštíví a využijí lodní dopravu, se stále zvyšuje, i když nyní se tak děje pomalejším tempem. Nejvíce osob vyráží o sobotách. Pro mnohé obyvatele se víkend strávený na kanálu stává pravidelností a rutinou. Provoz kanálu je hrazen krajem a obyvatelé obou krajů relaxují v jeho blízkosti a užívají si okolní kulturní krajiny, která je neustále udržována v přirozeném vzhledu. Jedná se hlavně o rekreační destinaci obyvatel naší republiky, podle statistik cizinců přijíždí přibližně 10 %, z toho je 9 % Slováků a zbývajících 1 % z ostatních zemí.

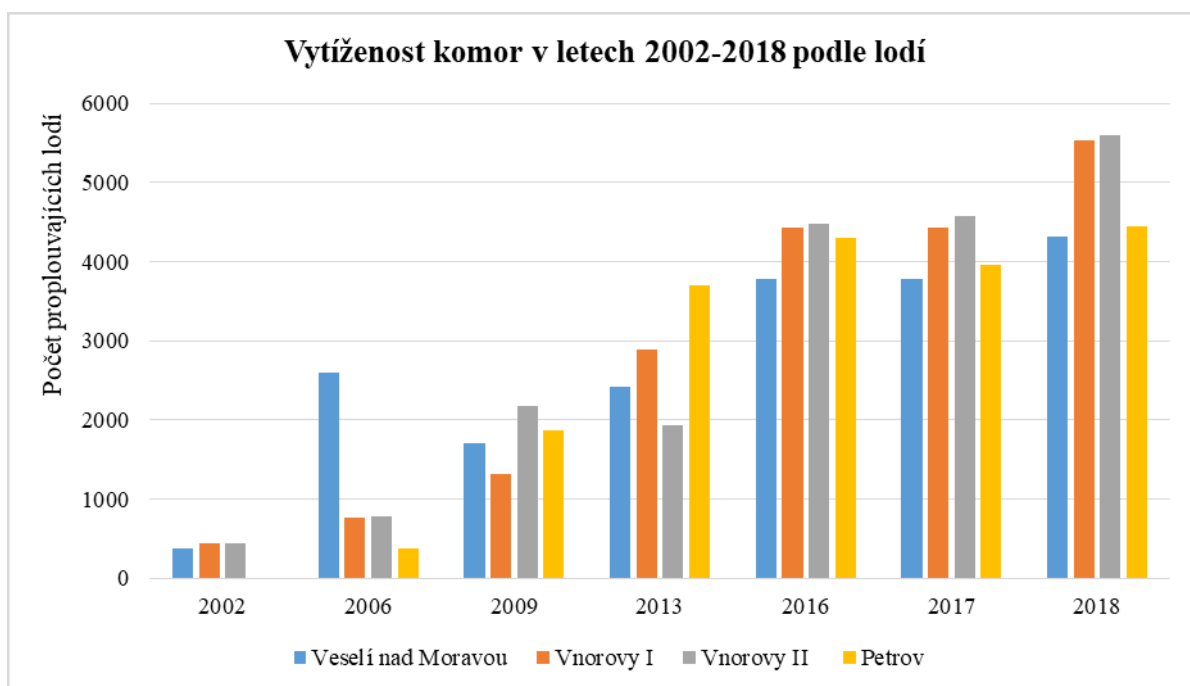
Na následujících obrázcích č. 4.16 a 4.17 jsou zachyceny grafy vytíženosti plavebních komor v průběhu let 2002 až 2018 z hlediska počtu proplouvajících lodí. Při srovnání vývoje vytíženosti z hlediska lodí s vytížeností z hlediska osob lze říci, že oba grafy mají obdobný vývoj trendu. Tato skutečnost je dána hlavně tím, že při zaznamenávání do archů (viz příloha V) je logické, že na každou proplouvající loď připadá minimálně jedna osoba. Pokud je v určitém roce u jednotlivých komor rozdílná hodnota, je to způsobeno také tím, že ne z každého přístavu vyplouvají výletní lodě. Ve statistikách určitě zvedají počty i časté kulturní a společenské akce v přístavech. Také se liší kvalita jednotlivých záznamů u každé plavební komory. Nemá však smysl určit aritmetickým průměrem průměrný počet osob na každé z lodí, protože „průměrná“ loď neexistuje. Jezdí hlavně lodě z půjčoven, určené pro malý počet lidí,

a lodě výletní, které mají mnohem větší kapacitu. Vhodnější střední hodnotou by byl medián, případně modus, ale tyto ukazatele z dostupných dat nelze určit.



Obrázek 4.16 Graf vytiženosť plavebních komor Zlínského kraje v letech 2002 až 2018 z hlediska proplouvajících lodí

(Vlastní zpracování na základě dat ze záznamů od Povodí Moravy s.p.)



Obrázek 4.17 Graf vytiženosť plavebních komor Jihomoravského kraje v letech 2002 až 2018 z hlediska proplouvajících lodí

(Vlastní zpracování na základě dat ze záznamů od Povodí Moravy s.p.)

V roce 2006 dochází k výraznějšímu nárůstu počtu proplouvajících lodí v přístavu Veselí nad Moravou. I když v roce 2005 došlo k otevření plavební komory Petrov, přeprava se zvedá až s vybudováním přístavu v roce 2009. Jak již bylo zmíněno výše v textu, je tato skutečnost způsobena vyšším počtem plaveb výletních lodí. Obecně v průběhu let 2002 až 2018 dochází k nárůstu počtu proplouvajících lodí. Tento trend je způsoben také měnícím se životním stylem a touhou trávit dovolenou také jinak než u moře či jinde v zahraničí.

Obecně lze shrnout analýzu vytiženosti plavebních komor obou krajů do následujících bodů:

- Rostoucí trend vývoje počtu přepravených osob v průběhu let.
- Rostoucí trend vývoje počtu projíždějících lodí.
- Trend vývoje vytiženosti jednotlivých plavebních komor podle počtu osob je za jednotlivé plavební komory téměř shodný. Drobné rozdíly jsou dány lidským faktorem.
- Nejvytiženějším dnem v týdnu je sobota.
- Vyšší atraktivita komory již o víkendu nezvyšuje její provoz, protože čekání přesahuje únosnou míru a vzhledem k bezpečnosti a omezenému počtu lodí přepravu nelze urychlit. Výletní lodě mají při proplouvání přednost.

4.4 SWOT analýza a Porterova strategie ve vztahu k Baťovu kanálu

V oblasti cestovního ruchu by se dalo říci, že společnost Baťův kanál, o.p.s. nemá relevantní konkurenci a svou činností se velmi liší od ostatních komerčních poskytovatelů podobných služeb, a to hlavně z důvodu unikátního místa – technické památky vybudované na řece Moravě a udržované v provozu. V tabulce č. 2.2 níže je uvedena **SWOT analýza** týkající se Baťova kanálu.

Tato nezisková organizace je financována z dotací a grantů a její snahou je také zajištění vyrovnaného hospodářského výsledku, což se společnosti Baťův kanál, o.p.s. dlouhodobě daří. Současně poskytuje turistické služby a propaguje jedinečnou technickou památku. Vzhledem k výše uvedenému má společnost Baťův kanál, o.p.s. i v budoucnu velký potenciál. Jediná hrozba je viděna v tom, že o toto unikátní know-how může mít zájem jiná silná společnost, která by jej mohla získat v akvizici. Za určitých podmínek by se tato hrozba mohla stát i příležitostí. Otázkou ovšem zůstává, zda by její unikátní služby byly zachovány a v jakém rozsahu. Její rozvoj dnes nejvíce zpomaluje stávající legislativa, finance jsou dostupné (Státní fond dopravní infrastruktury).

Tabulka 4.1 SWOT analýza Baťova kanálu

Přednosti	SILNÉ STRÁNKY (<i>Strenghts</i>)	PŘÍLEŽITOSTI (<i>Opportunities</i>)
	<ul style="list-style-type: none"> - Unikátní technická památka - Propagace služeb v cestovním ruchu - Spolupráce a nabídka služeb státním organizacím a úřadům - Jednoduchá organizační struktura - Velké množství půjčoven lodí 	<ul style="list-style-type: none"> - Prodloužení do dalších turisticky atraktivních míst Organizace společenských událostí - Širší spolupráce s technickými univerzitami - Další rozvoj služeb (např. vybavení jednotlivých přístavů a přístavišť) - Propagace soukromých firem
Nedostatky	SLABÉ STRÁNKY (<i>Weaknesses</i>)	OHROŽENÍ (<i>Threats</i>)
	<ul style="list-style-type: none"> - Finanční závislost na dotacích a grantech - Možnost řádného provozu pouze v letních měsících - Závislost na správci toku Povodí Moravy, s.p. 	<ul style="list-style-type: none"> - Složitá administrativní a legislativní příprava rozvojových záměrů - Hrozba získání unikátního know-how silnou společností v akvizici - Sucho, snížený průtok vody v korytě; povodně (atmosférické výkyvy)
	Vnitřní	Vnější

(Vlastní zpracování)

Zhodnocení **Porterových strategií** ve vztahu k Baťovu kanálu vychází velmi zajímavě. V průběhu let došlo k posunu od strategie „vedoucího postavení v nákladech“ ke strategii „diferenciace“. Kanál byl zprvopočátku nízkonákladový. Postupně však během ekonomické krize v roce 2008 a v dalších následujících letech prudce stoupla návštěvnost. I přes zvyšující se návštěvnost nedocházelo ke zvyšování výnosů. Proto se v tomto okamžiku začalo rozhodovat, jakou cestou se bude rozvoj Baťova kanálu dále ubírat. Východiskem z této situace bylo následující řešení. V roce 2015 přešel přístav Petrov do vlastnictví soukromé osoby, která dodala jak moderní vybavení, tak nastavila ceny do relace dražší až drahý. I za těchto podmínek je návštěvnost velká a stále roste. Při strategii LowCost se vše zakonzervuje, bude dál chátrat, počet turistů se omezí, zmizí další služby, čímž se opět zmenší počet turistů, atd. Je to taková

nekonečná spirála. V současnosti ne každý chce cestovat pouze LowCost. Existuje řada lidí, kteří cestují za kvalitními a vhodně nabízenými službami. V této fázi přestává být cena rozhodujícím faktorem.

Obecně lze však říci, že stále více osob se věnuje cestování a ekonomický význam cestovního ruchu stoupá. Zvyšující se zájem o Baťův kanál i aktivity, které lze vykonávat v jeho okolí, dává zpětnou vazbu dobře investovaných veřejných financí.

5 ZÁVĚR

Turistická vodní cesta po Baťově kanálu je určena široké veřejnosti bez omezení. Je zvláště ceněna rodinami s malými dětmi a lidmi, kteří se zajímají o technické pamětihodnosti a rádi se pohybují v přírodě. Na území Moravy se jedná o jediný splavný umělý tok oproti oblasti jižních Čech, kde je umělých cest hned několik, např. Schwarzenberský plavební kanál, který propojuje úmoří Severního a Černého moře, a byl původně určen k plavení dřeva. Dále Zlatá stoka k napájení rybníční soustavy nebo Nová Řeka, která spojuje Lužnici s Nežárkou.

Předmětem této bakalářské práce byla analýza provozu a zhodnocení cestovního ruchu na Baťově kanálu. V úvodu bakalářské práce byl specifikován hlavní cíl a dílčí cíl. Hlavní cíl spočíval ve zhodnocení cestovního ruchu za období 2002 – 2018. Dílčí cíl sledoval zhodnocení přijatých dotací vzhledem k rozvoji regionů u Baťova kanálu.

Pomocí statistických metod a analýz dat z provozu plavebních komor na Baťově kanálu bylo zjištěno, že dochází k růstu počtu návštěvníků i počtu proplouvajících lodí. Tento trend cestovního ruchu by bylo vhodné si udržet. K rozvoji částečně dopomohla také hospodářská krize v roce 2008, neboť lidé hledali možnosti levnější dovolené, a tím se výrazně zvedla návštěvnost. Na druhou stranu ubylo školení a výjezdních zasedání firem, kterým na tyto aktivity chyběly finance. Výsledkem bylo zvýšení turistického ruchu při stejné výši výnosů provozovatele. Pozitivní stránkou z tohoto období je fakt, že se lidem v této destinaci zalíbilo a stále se vrací, aby strávili dovolenou na kanálu nebo v jeho okolí.

Baťův kanál má velký potenciál, jak ukazuje analýza cestovního ruchu. Jeho návštěvnost a obliba roste, čehož by se mělo v budoucnu využít jak k rozvoji samotného kanálu, tak také ke zvýšení úrovně cestovního ruchu a poskytovaných služeb v nejbližším okolí. Přispět k tomu mohou následující možnosti rozvoje, za které lze jmenovat například rozšíření provozní doby plavebních komor, nicméně zůstává otázkou, zda by turisté v tomto případě nestrávili v oblasti kratší čas, protože by si Baťův kanál rychleji projeli a v dnešní uspěchané době zase odjeli pryč. Pro rozvoj cestovního ruchu je důležité a hlavně výhodné, pokud turisté nebo návštěvníci zůstávají v oblasti okolo Baťova kanálu déle a utrací své peníze. Jednoznačně se projevilo, že budování infrastruktury je velkým magnetem turistiky, a tak by prodloužení cesty z Kroměříže až do Hodonína (délka vodní cesty by se zvýšila z 53 na 76 km) a vybudování dalších přístavišť mohlo turistice jen prospět.

Již v minulosti plánovaná stavba kanálu Odra – Dunaj nadále zůstává tématem budoucnosti. Ministerstvo dopravy tuto investici stále zvažuje, má být oživena po roce 2030. Otázkou však zůstává technické řešení stavby, financování a hlavně využití, neboť v současnosti již nedochází k přepravování objemných nákladů po vodě (absence vhodné komodity). Turistický ruch v širším slova smyslu také není závislý na spojení cílových destinací prostřednictvím vodní nebo vnitrozemské dopravy. I v této podobě, v jaké se Baťův kanál nachází v dnešních dnech, je obtížně zvládnutelné ho procestovat během jedné dovolené. Samozřejmě existují i další možnosti, jak zvýšit počet návštěvníků. Například je téměř nevyužíván prodej formou balíčků služeb.

V úvodu práce byl formulován dílčí cíl, kdy náplní práce bylo pomocí finanční analýzy zhodnotit využití dotací vzhledem k rozvoji regionů u Baťova kanálu. Zpracování dat bylo rozděleno podle krajů (Zlínský a Jihomoravský kraj) a jejich následnou komparaci. Při hodnocení úrovně rozvoje podle oblastí, ať už z hlediska krajů nebo regionů soudržnosti, je vyžadováno financování dle administrativního dělení území, na kterém je založen chod státu. Na rozvoj Baťova kanálu mají největší vliv čtyři organizace, které jsou zachyceny v tabulce kompetencí viz Příloha č. X. Dvě z nich sídlí v Zlínském kraji (Povodí Moravy, s.p. a Sdružení pro rozvoj Baťova kanálu) a druhé dvě v Jihomoravském kraji (Baťův kanál, o.p.s. a DSO – Obce pro Baťův kanál). Povodí Moravy, s.p. a Baťův kanál, o.p.s. se starají o kanál jako celek. Povodí udržuje vodní cestu a obecně prospěšná společnost má na starosti turistický ruch, včetně doprovodných akcí a provozu infrastruktury. Oba DSO zabezpečují investice (cyklostezky, přístavy, povodňový systém) na území jednotlivých krajů, odkud také získávají pravidelné dotace. Další finanční prostředky byly obcemi získány na projekty s podporou financování ze Strukturálních fondů Evropské unie.

Pomocí vertikální a horizontální analýzy s následnou syntézou dat z Výročních zpráv lze jednoznačně konstatovat, že využití dotací pomohlo regionům z více pohledů. V okolí Baťova kanálu vznikla rozsáhlá rekreační oblast s možností sportovního vyžití, vytvořila se nová pracovní místa ve službách (v přístavech a v menší míře i na cyklostezkách). To, že přístavy budované před lety dnes kapacitně nestačí, potvrzuje správnost investic. Objem dotací v posledních letech byl výrazně vyšší v Jihomoravském kraji jak ze zdrojů kraje, tak i obcí. Při srovnání výše poskytnutých investičních i neinvestičních dotací za roky 2016 až 2018 lze zjistit, že v Jihomoravském kraji bylo proinvestováno 35 miliónů, zatímco ve Zlínském pouze

4 milióny. To je důvod dvojnásobného počtu turistů v Jihomoravském kraji. Zda byly dotace použity efektivně, potvrzuje každoroční Závěrečný účet a jeho nezávislé přezkoumání.

Ve druhé kapitole je popsána role veřejného a soukromého sektoru na Baťově kanálu s důrazem na činnost organizací a se zaměřením na dopravu, dopravní infrastrukturu a cestovní ruch. Třetí kapitola je zaměřena na historický vývoj, popisuje aktivity a lodní plavby na kanálu, přístavy a přístaviště, půjčovny a parametry plavebních komor.

Čtvrtá kapitola rozebírá provoz podle krajů a provádí jejich srovnání, ze kterého je vidět, že při charakteristice cestovního ruchu nelze vše rozpočítat podle vyšších územně samosprávných celků. Ať už při sestavování SWOT analýzy (vypracována za celý Baťův kanál), nebo i při samotné komparaci, kdy byl zjištěn stejný trend vývoje vybraných ukazatelů. Baťův kanál je proto vhodnější brát jako celek, a stejně tak k němu i přistupovat při stanovování strategií budoucího vývoje. V současnosti už nejsou zdůrazňovány ani hranice jednotlivých států Evropské unie, natož jednotlivých krajů. Pro návštěvníky při plavbě po Baťově kanálu jsou hranice krajů nepodstatné, možná si ani neuvědomí, že jeden z přístavů neleží v České republice a že kousek za Petrovem se plaví po státní hranici.

Další příležitostí pro rozvoj poskytovaných služeb ve Zlínském kraji je vybudování infocentra ve městě Kroměříž. Pokud budou zrušeny překážky pro lodě (vybudování plavební komory Bělov) a vylepšeno zázemí (přístav Pahrбек), dojde k obrovskému rozvoji také ve Zlínském kraji.

Celkové zlepšení infrastruktury, hlavně vybudování cyklostezek, způsobilo nárůst turistiky. Vzhledem k tomu, že obliba cestovat stále roste, není třeba se obávat o budoucnost Baťova kanálu. Podařilo se obnovit a hlavně oživit dílo možná nejznámějšího českého podnikatele.

SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ

Odborná literatura

- [1] DOBROZEMSKÝ, Václav a Jan STEJSKAL. *Nevýdělečné organizace v praxi*, 2. aktualizované vydání. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2017. 304 s. ISBN 978-80-7552-476-8.
- [2] EISLER, J., J. KUNST a F. ORAVA. *Ekonomika dopravního systému*. Praha: Oeconomica, 2011. 286 s. ISBN 978-80-245-1759-9.
- [3] FORET, Miroslav. *Cestovní ruch v regionálním rozvoji: Tourism in regional development*. Brno: Mendelova univerzita v Brně, 2014. ISBN 978-80-7509-049-2.
- [4] HENDRYCH, Dušan a kol. *Správní věda. Teorie veřejné správy*. 4 vyd. Praha: Wolters Kluwer, a.s., 2014. 244 s. ISBN 978-80-7478-561-0.
- [5] HENDRYCH, Dušan. *Správní právo – obecná část*. 8. vyd. Praha: C. H. Beck, 2012. 826 s. ISBN 978-80-7179-254-3.
- [6] HORZINKOVÁ, Eva a Vladimír NOVOTNÝ. *Základy organizace veřejné správy v ČR*. 3. vyd. Plzeň: Aleš Čeněk, 2013. 248 s. ISBN 978-80-7380-459-6.
- [7] Kol. autorů. *Batův kanál, od myšlenky k nápadu*, 1. vydání. Brno: Povodí Moravy, s.p., 2018. 175 s. ISBN 978-80-907141-0-6.
- [8] PALATKOVÁ, Monika. *Marketingový management destinací: strategický a taktický marketing destinace turismu, systém marketingového řízení destinace a jeho financování, řízení kvality v destinaci a informační systém destinace*. Praha: Grada, 2011. ISBN 978-80-247-3749-2.
- [9] POMAHAČ, Richard a kol. *Veřejná správa*. 1. vyd. Praha: C. H. Beck, 2013. 335 s. ISBN 978-80-7400-447-6.
- [10] PRŮCHA, Petr. *Správní právo – obecná část*. 8.dopl. a aktual. vyd. Brno-Plzeň: Doplněk, Aleš Čeněk, 2012. 428 s. ISBN 978-80-7239-281-0, ISBN 978-80-7380-381-0.

- [11] REKTOŘÍK, Jaroslav a Jaroslav HLAVÁČ et al. *Ekonomika a řízení odvětví technické infrastruktury*. 2.vyd.Praha: Ekopress s.r.o., 2012. 209 s. ISBN 978-80-86929-79-8.
- [12] SLÁDEČEK, Vladimír. *Obecné správní právo*. 3. vyd. Praha: Wolters Kluwer, 2013. 500 s. ISBN 978-80-7478-002-8.
- [13] ŠEDIVÝ, Marek a Olga MEDLÍKOVÁ. *Úspěšná nezisková organizace, 3. aktualizované a rozšíření vydání*. Praha: Grada Publishing, a.s., 2017. 168 s. ISBN 978-80-271-0249-5.
- [14] TITTELBACHOVÁ, Šárka. *Turismus a veřejná správa: průniky, dysfunkce, problémy, šance: státní politika turismu České republiky: systémový přístup k řešení problémů*. Praha: Grada, 2011. ISBN 978-80-247-3842-0.
- [15] VRABKOVÁ, Iveta. *Veřejná správa*. 1. vyd. Ostrava: VŠB-TU, 2016. 130 s. ISBN 978-80-248-3988-2.
- [16] ZELENÝ, Lubomír. *Osobní doprava*. V Praze: C.H. Beck, 2017. ISBN 978-80-7400-681-4.

Internetové zdroje

- [17] *Baťův kanál* [online]. 2019: Baťův kanál, 2019 [cit. 2019-04-01]. Dostupné z: <https://www.batacanal.cz/>.
- [18] Baťův kanál. *Povodí Moravy* [online]. 2008 [cit. 2019-04-01]. Dostupné z: <http://www.batuvkanal.info>.
- [19] *Dobrovolný svazek obcí Obce pro Baťův kanál* [online]. 2019 [cit. 2019-04-28]. Dostupné z: <https://www.obceprobatuvkanal.cz/>
- [20] KONEČNÁ, Natálie. *Zhodnocení financování městské hromadné dopravy ve vybraných městech České republiky* [online]. Ostrava, 2018 [cit. 2019-04-28]. Dostupné z: <http://hdl.handle.net/10084/127537>. Diplomová práce. Vysoká škola báňská - Technická univerzita Ostrava.
- [21] PALATKOVA, Monika. *Prolínání destinací a destinační partnerství. Ministerstvo pro místo rozvoj ČR* [online]. 2006. [cit. 2019-04-01]. Dostupné z:

http://www.mmr.cz/getmedia/3869c784-9a21-41d7-aa4e-3ae736eccbe4/GetFile7_3.pdf.

- [22] *Povodí Moravy* [online]. 2010-2019. [cit. 2019-04-01]. Dostupné z: <http://www.pmo.cz/cz/o-podniku/predmet-cinnosti/>.
- [23] Povodí ČR. *Vodohospodářský informační portál* [online]. 1999-2016. [cit. 2019-04-01]. Dostupné z: https://voda.gov.cz/portal/cz/aplikace/sap_toky.htm.
- [24] *Sdružení obcí pro rozvoj Baťova kanálu* [online]. 2019 [cit. 2019-04-28]. Dostupné z: <https://dsozk.batacanal.cz>
- [25] Státní fond dopravní infrastruktury. *Rozpočet SFDI* [online]. [cit. 2019-05-03]. Dostupné z: <https://www.sfdi.cz/rozpocet/>.
- [26] TOMANOVÁ, Zdeňka. *Působnost a zhodnocení zabezpečení elektronických služeb katastrálního úřadu* [online]. Ostrava, 2018 [cit. 2019-04-28]. Dostupné z: <http://hdl.handle.net/10084/127687>. Bakalářská práce. Vysoká škola báňská - Technická univerzita Ostrava.
- [27] Veřejný rejstřík a Sbírka listin. *Výroční zprávy Baťova kanálu o.p.s. z let 2011-2017* [online]. [cit. 2019-04-14]. Dostupné z: <https://or.justice.cz/ias/ui/vypis-sl-firma?subjektId=689614>.
- [28] Základní pojmy a definice. *Český statistický úřad* [online]. [cit. 2019-04-01]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/documents/10180/20557193/921108m.pdf/b6571837-6a2e-4138-912c-59da6de43de4?version=1.0>.
- [29] Zákon č. 104/2000 Sb., o Státním fondu dopravní infrastruktury. *Státní fond dopravní infrastruktury* [online]. [cit. 2019-05-03]. Dostupné z: <https://www.sfdi.cz/zakladni-informace/zakon-o-sfdi/>.
- [30] Zákon č. 89/2012 Sb., Občanský zákoník. *Zákony pro lidi* [online]. [cit. 2019-04-01]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2012-89>.

SEZNAM ZKRATEK

a.s.	akciová společnost
DSO	Dobrovolný svazek obcí
JMK	Jihomoravský kraj
o.p.s.	Obecně prospěšná společnost
PPP	Public Private Partnership
ŘVC ČR	Ředitelství vodních cest České republiky
s.p.	Státní podnik
UH	Uherské Hradiště
z.s.	zapsaný spolek
ZLK	Zlínský kraj

Prohlášení o využití výsledků bakalářské práce

Prohlašuji, že

- jsem byla seznámena s tím, že na mou bakalářskou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb. – autorský zákon, zejména § 35 – užití díla v rámci občanských a náboženských obřadů, v rámci školních představení a užití díla školního a § 60 – školní dílo;
- beru na vědomí, že Vysoká škola báňská – Technická univerzita Ostrava (dále jen VŠB-TUO) má právo nevýdělečně, ke své vnitřní potřebě, bakalářskou práci užít (§ 35 odst. 3);
- souhlasím s tím, že bakalářská práce bude v elektronické podobě archivována v Ústřední knihovně VŠB-TUO a jeden výtisk bude uložen u vedoucího bakalářské práce. Souhlasím s tím, že bibliografické údaje o bakalářské práci budou zveřejněny v informačním systému VŠB-TUO;
- bylo sjednáno, že s VŠB-TUO, v případě zájmu z její strany, uzavřu licenční smlouvu s oprávněním užít dílo v rozsahu § 12 odst. 4 autorského zákona;
- bylo sjednáno, že užít své dílo, bakalářskou práci, nebo poskytnout licenci k jejímu využití mohu jen se souhlasem VŠB-TUO, která je oprávněna v takovém případě ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které byly VŠB-TUO na vytvoření díla vynaloženy (až do jejich skutečné výše).

Ve Valašském Meziříčí dne 8. 5. 2019


.....
Elen Šoborová

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 2.1 Schéma veřejné správy	7
Obrázek 2.2 Graf rozložení výnosů Baťova kanálu o.p.s. v letech 2011 - 2017.....	17
Obrázek 2.3 Graf rozložení nákladů Baťova kanálu o.p.s. v letech 2011 - 2017	19
Obrázek 2.4 Srovnání výše příjmů DSO Sdružení pro rozvoj Baťova kanálu a DSO Obce pro Baťův kanál v letech 2016 až 2019	21
Obrázek 2.5 Schéma rozdělení geografie dopravy.....	24
Obrázek 2.6 Předpoklady cestovního ruchu.....	28
Obrázek 3.1 Přehled plavebních komor Baťova kanálu.....	37
Obrázek 4.1 Graf vytíženosti komor ve Zlínském kraji v průběhu let 2002 až 2018	48
Obrázek 4.2 Procentuální nárůst přepravených osob ve Zlínském kraji v letech 2002 až 2018	49
Obrázek 4.3 Graf vytíženosti plavební komory Babice podle počtu přepravených osob v letech 2002 až 2018	50
Obrázek 4.4 Graf rozložení návštěvnosti Zlínského kraje dle dne v týdnu v roce 2006	51
Obrázek 4.5 Graf rozložení návštěvnosti Zlínského kraje dle dne v týdnu v roce 2013	51
Obrázek 4.6 Graf rozložení návštěvnosti Zlínského kraje dle dne v týdnu v roce 2018	52
Obrázek 4.7 Graf vytíženosti komor v Jihomoravském kraji v průběhu let 2002 až 2018.....	53
Obrázek 4.8 Procentuální nárůst přepravených osob v Jihomoravském kraji v letech 2002 až 2018.....	54
Obrázek 4.9 Graf vytíženosti plavební komory Veselí nad Moravou podle počtu přepravených osob v letech 2002 až 2018	55
Obrázek 4.10 Graf vytíženosti plavební komory Vnorovy I podle počtu přepravených osob v letech 2002 až 2018.....	55
Obrázek 4.11 Graf rozložení návštěvnosti Jihomoravského kraje dle dne v týdnu v roce 2006	56

Obrázek 4.12 Graf rozložení návštěvnosti Jihomoravského kraje dle dne v týdnu v roce 2013	56
Obrázek 4.13 Graf rozložení návštěvnosti Jihomoravského kraje dle dne v týdnu v roce 2018	57
Obrázek 4.14 Graf vývoje průměrného počtu přepravených osob podle krajů v letech 2002 až 2018	58
Obrázek 4.15 Graf vývoje nárůstu přepravy podle krajů v letech 2002 až 2018 v %.....	59
Obrázek 4.16 Graf vytíženosti plavebních komor Zlínského kraje v letech 2002 až 2018 z hlediska proplouvajících lodí	60
Obrázek 4.17 Graf vytíženosti plavebních komor Jihomoravského kraje v letech 2002 až 2018 z hlediska proplouvajících lodí	60

SEZNAM TABULEK

Tabulka 2.1 Náklady, výnosy a hospodářský výsledek Baťova kanálu o.p.s. v letech 2011-2017	16
Tabulka 2.2 Přehled členských příspěvků členských obcí DSO Obce pro Baťův kanál a DSO Sdružení pro rozvoj Baťova kanálu v roce 2016.....	22
Tabulka 2.3 Provozní a investiční výdaje DSO v tis. Kč	22
Tabulka 2.4 Porterovy generické strategie	31
Tabulka 3.1 Technické parametry plavebních komor Zlínského kraje	38
Tabulka 3.2 Technické parametry plavebních komor Jihomoravského kraje.....	39
Tabulka 3.3 Ceník plavby výletní lodi Morava a Hollandia z přístavu Spytihněv	42
Tabulka 3.4 Ceník plaveb z přístavu Veselí nad Moravou	43
Tabulka 3.5 Ceník vyhlídkové plavby s průvodcem.....	43
Tabulka 3.6 Ceník plavby na cykloloď pro dospělé osobu	44
Tabulka 4.1 SWOT analýza Baťova kanálu.....	62

SEZNAM PŘÍLOH

PŘÍLOHA I	Organizace cestovního ruchu
PŘÍLOHA II	Mapa plavebních komor Baťova kanálu
PŘÍLOHA III	Fotografie vybraných plavebních komor
PŘÍLOHA IV	Vývoj nákladů, výnosů a hospodářského výsledku Baťova kanálu o.p.s. v průběhu let 2011 až 2017
PŘÍLOHA IV	Příklad ručního záznamu
PŘÍLOHA VI	Grafy vytíženosti jednotlivých plavebních komor Zlínského kraje podle počtu přepravených osob v letech 2006 až 2018
PŘÍLOHA VII	Tabulky s vytíženosti plavebních komor ve Zlínském kraji podle dne v týdnu za roky 2006, 2013 a 2018
PŘÍLOHA VIII	Grafy vytíženosti jednotlivých plavebních komor Jihomoravského kraje podle počtu přepravených osob v letech 2006 až 2018
PŘÍLOHA IX	Tabulky s vytíženosti plavebních komor v Jihomoravském kraji podle dne v týdnu za roky 2006, 2013 a 2018
PŘÍLOHA X	Tabulka s přehledem kompetencí organizací působících na Baťově kanále
PŘÍLOHA XI	Datová tabulka dostupná vzhledem ke svému rozsahu pouze na CD